

**ОБЩЕРОССИЙСКОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ ПРОФСОЮЗОВ –
СОЮЗ ПРОФСОЮЗОВ РОССИИ
МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫЙ ПРОФСОЮЗ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ**

СБОРНИК

ИЗБРАННЫЕ СТАТЬИ

2012-2014

ВВЕДЕНИЕ

Сборник представляет собой подборку материалов, опубликованных за последние три года в газете «Локомотивосоюз», печатном органе Межрегионального профсоюза железнодорожников.

Межрегиональный профсоюз железнодорожников (МПЖ) – один из ведущих российских профсоюзов новой формации. Созданный в 1992 году как Российский профессиональный союз локомотивных бригад железнодорожников (РПЛБЖ), в 2010 году на Внеочередном съезде РПЛБЖ переименован в Межрегиональный профсоюз железнодорожников «МПЖ», объединяя в своих рядах представителей практически всех железнодорожных профессий.

В настоящее время МПЖ имеет территориальные и первичные организации более чем в 50-ти регионах России и стремится к тому, чтобы они были во всех регионах, на всех предприятиях, связанных с железнодорожным транспортом.

В рамках агитационно-информационной деятельности и связи с реальными и потенциальными членами профсоюза, МПЖ использует Web-сайт, электронный форум, электронную почту и печатное издание «Локомотивосоюз», каждый номер которого дублируется на сайте профсоюза.

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: +7 (495) 959-83-89, тел. +7 (495) 959-85-18

По вопросам распространения газеты обращайтесь по телефонам:

Москва: +7 (495) 959-85-18, Санкт-Петербург: +7 921 972-28-14,

Воркута: +7 (8215) 16-40-88, Воронеж: +7 (4732) 79-62-48,

Пермь: +7 (342) 214-03-10, Екатеринбург: +7 (343) 333-18-16,

Узловая: +7 953-425-42-09

ПО СТРАНИЦАМ ГАЗЕТЫ «ЛОКОМОТИВОСОЮЗ»

ИЗБРАННОЕ-2012

ВНЕОЧЕРЕДНОЙ СЪЕЗД МПЖ

27-29 января 2012 года в Москве прошел XI-й, внеочередной, съезд Межрегионального профсоюза железнодорожников, участие в котором приняли 36 делегатов от 20 первичных и двух территориальных профорганизаций.

Прошедший съезд стал не только внеочередным, но и отчётно-перевыборным. «В связи с рядом разногласий, возникших в руководстве профсоюза, было принято решение провести досрочные выборы председателя, исполкома и КРК», – сообщил Евгений Куликов. Большинство голосов делегатов съезда председателем МПЖ на очередные три года избран Евгений Александрович Куликов. Исполнительный комитет теперь представляют: Е. Куликов, А.Плышевский, А.Гаврилов, А.Волегов, С.Урядов.

Частично обновлен состав и Контрольно-ревизионной комиссии. В нее вошли три человека: Геннадий Филатов, избранный председателем КРК, Игорь Куликов и Виталий Желтяков.

Среди основных вопросов, рассмотренных съездом: режим труда, увеличение плеч обслуживания, ситуация с созданием МПЖ СОЦПРОФ. Принята резолюция о единстве железнодорожных профсоюзов МПЖ и МПЖ СОЦПРОФ и против необоснованного увеличения плеч обслуживания.

«О единстве Межрегионального профсоюза железнодорожников»

Обсудив ситуацию с профсоюзным движением в нашем секторе экономики, XI Внеочередной Съезд МПЖ решил:

Интересам наемных работников отрасли соответствует наличие единого демократичного самоуправяемого представительного профсоюза, коим является Межрегиональный профсоюз железнодорожников.

Предложить профсоюзу МПЖ СОЦПРОФ объединиться с профсоюзом МПЖ путем вхождения в Межрегиональный профсоюз железнодорожников в качестве его первичных организаций, с соблюдением процедур, предусмотренных действующим законодательством. В свою очередь, профсоюз МПЖ готов принять на профсоюзный учет работников, являющихся сегодня членами МПЖ СОЦПРОФ, и обеспечить представление и защиту их прав и интересов.

Данное решение довести до сведения работников отрасли, работодателей, государственных органов, деятельность которых связана с железнодорожным транспортом, профсоюзной общественности.

В январе 2012 года Межрегиональный профсоюз железнодорожников (ранее – РПЛБЖ) отметил свой 20-летний юбилей.

Не так уж и много в России профсоюзов, которые смогли не только сохраниться, но и активно в течение 20 лет стоять на защите социально-трудовых прав работников. Межрегиональный профсоюз железнодорожников – один из них.

«Мы гордимся, что в КТР входит ваш профсоюз, – заметил председатель Конфедерации труда России Б. Е. Кравченко. – Да, у нас были разногласия, но это уже в прошлом, и сегодня мы активно взаимодействуем и работаем в одном направлении. «...» Вам обязательно нужно вернуть общероссийский статус. И я желаю, чтобы это произошло как можно быстрее».

Исполнительный комитет МПЖ поздравляет всех членов профсоюза с юбилеем!

РАЗГОВОР НА РАВНЫХ

15 февраля 2012 года в Новомосковске Тульской области прошел «круглый стол» по теме «Профсоюзы и политика», инициатором проведения которого выступил Союз профсоюзов России. Участие в данном мероприятии приняли представители ряда первичных профорганизаций Узловой и Новомосковска, в том числе ППО Межрегионального профсоюза железнодорожников и Тульской областной организации «Росхимпрофсоюза». Для участия в «круглом столе» были приглашены Генеральный секретарь Союза профсоюзов России, председатель Межрегионального профсоюза железнодорожников Евгений Куликов и вице-президент СПР Андрей Плышевский.

В последнее время стало модным говорить, что «если вы не занимаетесь политикой, то политика займётся вами». По сути же, если отбросить термины, применительно к профсоюзным объединениям это означает поиск модели партнёрского взаимодействия профсоюзов и политики. В связи с чем задачей данного мероприятия стало обсуждение проблем взаимодействия профсоюзов и политики, влияние последней на деятельность профобъединений.

Поднимая вопрос «Нужно ли профсоюзам идти в политику?», Генеральный секретарь Союза профсоюзов России, председатель Межрегионального профсоюза железнодорожников Евгений Куликов предложил участникам «круглого стола» также обсудить роль профсоюзов в системе социального партнёрства и их влияние на развитие гражданского общества, формирование органов власти и местного самоуправления.

«Говоря откровенно, профсоюзы сегодня никак не влияют на политику, – заметил вице-президент СПР Андрей Плышевский. – Партнерство – это равноправие, стороны которого должны разговаривать на равных, чего у нас во взаимоотношениях профсоюзов и политики нет». Участники «круглого стола» поддержали данную позицию. Однако

большинство из них считает, что исходя из интересов общества, сознавая свою возрастающую социальную ответственность перед обществом и государством, профсоюзы должны идти в политику, не оставаться в стороне от происходящих в стране политических событий, чтобы в дальнейшем играть активную роль в политике страны.

В числе ключевых был вопрос о предстоящих выборах 4 марта 2012 года Президента РФ. Краткий анализ программ кандидатов на пост главы государства, представленный А.Плышевским, вызвал неоднозначную реакцию у участников «круглого стола». В итоге участники дискуссии, несмотря на разногласия во взглядах, пришли к единому мнению о необходимости принятия участия в голосовании на предстоящих выборах.

«Круглый стол», состоявшийся 15 февраля, – это первое мероприятие в Тульской области в текущем году с участием представителей не только различных профсоюзов, но и, что особенно важно, профобъединений. В дальнейшем такие встречи планируется продолжить.

ПОСЛЕДНЯЯ НАДЕЖДА – ЕВРОПЕЙСКИЙ СУД

Европейский Суд по правам человека принял к рассмотрению жалобу гражданина РФ Алексея Анатольевича Огневенко, экс-машиниста электропоезда локомотивного депо Железнодорожная.

С 1996 года А.Огневенко работал машинистом электропоезда в локомотивном депо Железнодорожная Центральной дирекции по обслуживанию пассажиров в пригородном сообщении Московской ж. д. - филиала ОАО «РЖД». В апреле 2008 года, несмотря на то, что является членом профсоюза Роспрофжел, Алексей Анатольевич, «желая поддержать требования, выдвинутые членами профсоюза РПБЛЖ», присоединился к участникам той памятной профсоюзной забастовки.

Напомним, впоследствии законность забастовки ОАО «РЖД» в российских судах не оспаривалась, судом незаконной не признавалась. Между тем, приказом работодателя ряд забастовщиков оказались уволены, среди них и Алексей Анатольевич Огневенко. В своей жалобе в Европейский суд по правам человека он сообщает:

«09.06.2008 года я был уволен за повторное нарушение трудовой дисциплины. В качестве второго нарушения трудовой дисциплины мне вменялось отсутствие на рабочем месте 28.04.2008 года, то есть в день моего участия в забастовке».

Разумеется, Алексей Огневенко, получив «черную метку», начинает добиваться справедливости в суде. Мещанский районный суд г. Москвы в удовлетворении его исковых требований о восстановлении на работе, взыскании заработной платы за время вынужденного прогула и компенсации морального вреда отказывает, ссылаясь на тот факт, что в соответствии со «ст. 17 Федерального закона РФ от 10.01.2003 N 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в РФ», забастовка как средство разрешения коллективных трудовых споров работниками железнодорожного транспорта общего пользования, деятельность которых связана с движением поездов, маневровой работой, а также с обслуживанием пассажиров, грузоотправителей (отправителей) и грузополучателей (получателей) на железнодорожном транспорте общего пользования является незаконной и не допускается».

В конце января 2009 года Московский городской суд также отказывает Огневенко в удовлетворении кассационной жалобы, оставляя решение Мещанского районного суда г. Москвы в силе.

В свою очередь, Алексей Анатольевич подает надзорную жалобу в Президиум Московского городского суда, впрочем, полагая, что обращение в эту судебную инстанцию, и процедура рассмотрения жалоб в надзорном порядке в

российской судебной системе не является эффективным средством правовой защиты, на что многократно указывал Европейский Суд в прецедентных решениях, принятых по жалобам против России.

Поэтому в июле 2009 года Огневенко, руководствуясь статьёй 34 Европейской Конвенции по правам человека и статьями 45 и 47 Регламента Суда, направляет жалобу в Европейский Суд по правам человека, в которой указывает, что «законом Российской Федерации (ст. 413 ТК РФ) признание забастовки незаконной отнесено к компетенции суда уровня субъекта Федерации, то есть районный суд, в соответствии с внутренним российским законодательством, не вправе решать вопрос о законности или незаконности забастовки. Вместе с тем, рассматривая моё дело и отказывая мне в удовлетворении заявленного мною требования о восстановлении на работе, Мещанский районный суд исходил именно из того, что забастовки на железнодорожном транспорте запрещены и являются незаконными как сами забастовки, так и участие в них. При этом решение Московского городского суда о признании забастовки незаконной отсутствовало. То есть Мещанский районный суд, по сути, разрешил вопрос, который законом не отнесён к его компетенции и, исходя из своего вывода о том, что забастовка была незаконная, разрешил спор о моих трудовых правах и обязанностях. Из вышесказанного можно сделать вывод, что в отношении меня было нарушено моё право, гарантированное ч. 1 ст. 6 Конвенции, поскольку вопрос, затрагивающий мои гражданские права и обязанности, был разрешен не тем судом, к подсудности которого он отнесён законом. Кроме того, по моему мнению, ограничения права на забастовку для работников железнодорожного транспорта общего пользования, деятельность которых связана с движением поездов, маневровой работой, а также с обслуживанием пассажиров, грузоотправителей и грузополучателей, установленные властями Российской

Федерации, также не соответствуют пределам ограничений, установленных ч. 2 ст. 11 Конвенции. «...» Предметом данной жалобы является требование признать меня жертвой нарушения прав, гарантированных ч. 1 ст. 6, ст. 11 Европейской конвенции о защите прав человека и основных свобод, так как Российская Федерация не обеспечила моё право на рассмотрение спора о моих трудовых правах и обязанностях справедливым судом; право реализовывать свободу объединения, в том числе путем участия в забастовке, не подвергаясь санкциям за эти действия (увольнение с работы, которая была для меня единственным источником средств к существованию)».

И вот в феврале этого года из Первой секции Европейского Суда по правам человека пришло сообщение, что жалоба «Алексей Анатольевич Огневенко против России», поданная 28 июля 2009 года, принята и зарегистрирована под №44873/09. О том, какое решение при рассмотрении жалобы Огневенко примет Европейский Суд по правам человека, мы обязательно сообщим на сайте МПЖ и в профсоюзной газете «Локомотивосоюз».

МЕДОСМОТР? ТОЛЬКО В РАБОЧЕЕ ВРЕМЯ!

«Вправе ли работодатель требовать от работника прохождения медосмотра в его выходной день?» – с таким вопросом Межрегиональный профсоюз железнодорожников обратился в Министерство здравоохранения и социального развития РФ.

Департамент организации медицинской профилактики, медицинской помощи и развития здравоохранения, отвечая на обращение МПЖ, пояснил следующее:

«В соответствии со ст. 212 ТК РФ работодатель обязан в случаях, предусмотренных трудовым законодательством и иными нормативными правовыми актами, содержащими нормы трудового права, организовывать проведение за счет собственных средств обязательных предварительных (при

поступлении на работу) и периодических (в течение трудовой деятельности) медицинских осмотров (обследований), обязательных психиатрических освидетельствований работников по их просьбам, в соответствии с медицинскими рекомендациями с сохранением за ними места работы (должности) и среднего заработка на время прохождения указанных медосмотров (обследований), обязательных психиатрических освидетельствований.

В соответствии со ст. 106 ТК РФ время отдыха работника – это время, в течение которого он свободен от исполнения трудовых обязанностей и которое может использовать по своему усмотрению. Видами отдыха (ст. 107 ТК РФ) являются: перерывы в течение рабочего времени (смены), ежедневный (междусменный) отдых, выходные дни (еженедельный непрерывный отдых), нерабочие праздничные дни, отпуска.

Таким образом, работодатель вправе организовывать проведение медицинских осмотров только в рабочее время с сохранением за работником места работы (должности) и среднего заработка на время прохождения медицинских осмотров.

Использование времени отдыха работника для организации проведения обязательных медицинских осмотров возможно только с личного согласия работника».

УЧАСТИЕ В ФОРУМЕ

11 апреля в Москве в Международном мультимедийном пресс-центре РИА «Новости» прошел «Пассажирский форум-2012», участие в котором приняли делегации ОАО «РЖД», Министерства транспорта РФ, мэрии Москвы, руководители профильных министерств и ведомств, коммерческих компаний, представители отраслевой науки и гражданского общества, представители международных и российских транспортных, логистических, финансовых и сервисных компаний, операторы городского, междугородного,

железнодорожного и авиатранспорта, компаний-производителей транспортных средств и оборудования, а также представители МПЖ.

В рамках проведения тематических дискуссий обсуждались проблемы развития городского рельсового транспорта, реализации потенциала малого кольца московской железной дороги; рассматривались актуальные вопросы пригородных, а также международных железнодорожных перевозок.

УЧАСТИЕ В КОНФЕРЕНЦИИ

24-25 мая 2012 года в Москве прошла Международная конференция «Управление персоналом в России и СНГ».

Участие в данном мероприятии принял председатель МПЖ, Генеральный секретарь СПР Евгений Куликов, выступивший с докладом на тему «Развитие взаимозаинтересованного диалога между профсоюзами и работодателями».

ЗАВИСАЮЩАЯ ФАЗА СОТРУДНИЧЕСТВА

26 апреля 2012 года создана первичная профсоюзная организация МПЖ в эксплуатационном локомотивном депо Камышлов Свердловской железной дороги. Не прошло и месяца, как председателя ППО депо Камышлов уже отстранили от работы за несдачу электробезопасности.

23 мая в эксплуатационном локомотивном депо Камышлов должна была состояться встреча председателя МПЖ Евгения Куликова, председателя ППО Свердловской железной дороги Александра Волегова, председателя ППО Свердловск Матвея Сальникова с работниками депо. Председатель профсоюза заранее связался с руководством ОАО «РЖД», сообщив о предстоящей поездке, и получил заверение, что препятствий не будет.

Накануне нашего приезда в депо Камышлов из управления Свердловской железной дороги пожаловали заместитель начальника дороги по кадрам Ю.А.Пикалин и председатель ДОРПРОФСОЖА РОСПРОФЖЕЛ Свердловской железной

дороги А.П.Гарашенко для встречи с членами ППО МПЖ. Кстати, ранее в депо также провели «разъяснительную» работу с командным составом.

Ах, как нас встречали 23 мая у входа в депо! Представители деповского руководства, ВОХР и полиции во главе с главным инженером. Конечно, на территорию депо нас не пустили. Дескать, то да сё, режимное предприятие, поэтому и полиция с охраной всегда стоит при входе в здание, проверяя, чтобы кто-нибудь не пронёс что-нибудь запрещенное в помещение. Правда, работники, с которыми мы столкнулись на улице, признались, что такую охрану при входе видят впервые. Вот так встречают представителей МПЖ по согласованию с ОАО «РЖД»!

«Конструктивный» диалог представителей МПЖ с руководством дороги во главе с Ю.А.Пикалиным и председателем ДОРПРОФСОЖа состоялся в кабинете начальника депо Камышлов. В ходе которого господин Пикалин поведал, как он ездил в командировки в западные страны по обмену опытом и наблюдал, как там работают машинисты и помощники. Кстати, во время беседы в кабинет начальника депо зашли начальник депо Камышлов и его заместитель, но тут же Пикалиным были выставлены за дверь. Интересно, почему? Чем они могли помешать? В целом же, разговор получился, мягко говоря, ни о чём. Вопросы, интересовавшие представителей МПЖ и касающиеся безопасности движения, не были услышаны руководством дороги и ДОРПРОФСОЖем.

С работниками депо, вошедшими в МПЖ, мы всё же встретились, поговорили о наболевшем. А возвращаясь в Екатеринбург, получили новость от машиниста, председателя ППО МПЖ депо Камышлов, который сообщил, что всем машинистам-инструкторам приказали провести беседы со всеми локомотивными бригадами, чтобы после совещания никто к нам, представителям МПЖ, не подходил. Если кто будет с нами разговаривать, то тех уволят. Машиниста-

инструктора, в чьей колонне работают машинисты, создавшие первичную организацию МПЖ, уже вроде как уволен.

Вот, видимо, для чего приезжали Ю.А.Пикалин, заместитель начальника Свердловской железной дороги по кадрам, и председатель ДОРПРОФСОЖА РОСПРОФЖЕЛа Свердловской ж. д. А.П.Гарашенко: для наказа, как работать командному составу с нерадивыми работниками, надумавшими вступить в МПЖ. Но, положив руку на сердце, ППО МПЖ Камышлов вообще ничего еще не сделала, чтобы её так боялись. Совсем ничего, просто уведомили о создании первичной профсоюзной организации.

28 мая машинисту электровоза, председателю ППО МПЖ депо Камышлов вынесли первое дисциплинарное взыскание - выговор за нарушение по ленте (не дозавысил давление после экстренного торможения на 0.2 атм.) Как же тогда надо поступать с теми руководителями, которые допускают грубое нарушение приказов и распоряжений ОАО «РЖД», вследствие чего наступает смерть работника или увечье?

Александр Волегов

УТРАТА ОРИЕНТИРОВ

13 апреля 2012 года работники ООО «РесурсТранс» создали первичную профсоюзную организацию водителей автомобилей ООО «РесурсТранс», входящую в структуру МПЖ.

Не прошло и двух месяцев, как работодатель начал борьбу с членами ППО. Понятно, если бы свою деятельность он направил ради сохранения собственного профсоюза. Однако в ООО «РесурсТранс» прежде вообще никакого профоргана не было. Идет прямое давление на членов МПЖ вплоть до заявлений об увольнении всех членов первичной организации.

Встав на тропу борьбы, представители работодателя, видимо, утратили все ориентиры. Так, 5 июля этого года начальником

Пермской автоколонны В.М.Чегодаевым издаётся приказ о переводе с 10 сентября нынешнего года на другой автомобиль водителей Кушурского участка Г.А.Лашиевских и В.Д.Павлушкина и изменении им режима труда: с графика сменности на 5-дневную рабочую неделю с графиком работы по 8,2 часов, пятница – 7,2 часа. Основанием (не поддающимся никакой логике!) для данного перевода, как указывается в приказе, является «статья председателя ППО МПЖ Свердловской железной дороги Александра Волегова о привлечении данных водителей к прохождению ТО и ремонту в нерабочее время». Видимо, руководители общества надеялись, что работники будут сидеть, молчать и не высовываться, покорно выполняя работу в нерабочее время и покупая за свой счёт запасные части в ООО «РесурсТранс». А тут вдруг председатель ППО МПЖ Свердловской железной дороги со своей статьёй. Интересно, сам ли господин Чегодаев придумал столь необычное основание для перевода водителей на другой автомобиль, или кто подсказал? В любом случае, оригинальное решение.

Александр Волегов

НАРОЧНО НЕ ПРИДУМАЕШЬ

В Кандалакшском железнодорожном депо додумались снизить тарифные ставки работникам, обосновав данное решение... високосным годом и с учётом законов математики. При этом самих работников об этом даже не уведомили. Как позже выяснилось, подобная картина вырисовалась абсолютно во всех структурных подразделениях РЖД.

Председатель ППО МПЖ Кандалакшского железнодорожного депо Михаил Ляпаков с таким оригинальным ходом мысли представителей работодателя не согласился и отправился в суд. И добился перерасчета незаконно уменьшенных зарплат работникам ОАО «РЖД», чем создал прецедент для всей страны. Кстати, в ходе судебного разбирательства попутно выяснился факт подделки

подписей в трудовых договорах ряда работников Кандалакшского железнодорожного депо.

Не сложно догадаться, что не только действия Ляпакова по защите трудовых прав работников, но и возглавляемая им первичная профорганизация МПЖ – это для руководства Кандалакшского железнодорожного депо как нож по одному месту. Со стороны начальства предприятия не прекращались попытки уволить Михаила, но каждый раз выяснялось, что не за что. Доходило до смешного. Так, Ляпаков получил выговор за то, что не написал заявку на отгул в день судебного заседания, при этом предоставив сам вызов в суд. Выговор он будет оспаривать в суде, в «справедливости» которого есть сомнения хотя бы из-за административки в отношении начальника Кандалакшского локомотивного ремдепо, поучаствовавшего в уменьшении зарплат.

АБУТКИН И ПРИКАЗ

В декабре 2001 года приказом Министерства путей сообщения РФ машинист локомотивного депо Пермь-2 Виктор Степанович Абуткин был награждён значком «За безаварийный пробег на локомотиве 1000000 км». Правда, самого приказа Виктору Степановичу не дали. Впрочем, он ему тогда особо и не нужен был.

Время летит быстро. Вот и Абуткин не успел оглянуться, как дело подошло к пенсии. В 2010 году он обратился в отдел кадров моторвагонного депо Пермь-2 с заявлением о предоставлении ему вышеуказанного приказа, который нужен был ему для получения льгот при выходе на пенсию. Например, в Пермском крае еще действует часть льгот на оплату за коммунальные услуги. Однако приказа о награждении Виктора Степановича значком «За безаварийный пробег на локомотиве 1000000 км» в депо не оказалось. Видимо, в ОАО «РЖД» и МПС такие приказы на места не принято было направлять.

Руководство ОК депо сделало соответствующий запрос в ОАО «РЖД» о предоставлении копии приказа от 2001 года о награждении Абуткина значком «За безаварийный пробег на локомотиве 1000000 км» и на этом, возможно, посчитало свою миссию выполненной. Прошло еще полгода, в течение которого из компании в депо не пришло ни ответа, ни привета. И тогда Виктор Степанович отправился за помощью в первичную организацию МПЖ. Профком ППО обратился в исполнительный комитет профсоюза с просьбой помочь получить приказ. ИК МПЖ направил 3 (три!) письма с интервалом в три месяца в ОАО «РЖД» и в архив компании. Не прошло и 9 месяцев, как долгожданная копия приказа МПС о награждении в 2001 году В.С.Абуткина значком «За безаварийный пробег на локомотиве 1000000 км» наконец-то поступила в ИК МПЖ, а оттуда 18 июля 2012 года ушла в адрес Абуткина. С долгожданным приказом вас, Виктор Степанович!

Александр Волегов,
председатель ППО МПЖ Свердловской ж. д

ПРЕСС-КОНФЕРЕНЦИЯ ЛИДЕРОВ МПЖ

27 сентября, в рамках программы пленума ЦК МПЖ, состоялась пресс-конференция с участием Евгения Куликова – председателя Межрегионального профсоюза железнодорожников, Генерального председателя Союза профсоюзов России, Дмитрия Русиновича-Русака – председателя профорганизации эксплуатационного локомотивного депо Москва-пассажирская-Курская, Александра Волегова – председателя ТО МПЖ Свердловской железной дороги, Виктора Ануфриева – машиниста электровоза эксплуатационного локомотивного депо Камышлов.

Прозвучавшая на пресс-конференции информация, как заметила затем пермская журналистка Наталья Полякова в

своей статье «Постой паровоз...», открыла «неизвестную и страшную сторону в работе российских железных дорог».

Ознакомиться с выдержками из статьи Н.Поляковой можно на сайте МПЖ.

ВСТРЕЧА В ДЕПО БЕРЕЗНИКИ

28 сентября 2012 года председатель ППО МПЖ Свердловской железной дороги Александр Волегов встретился с машинистами тепловозов депо Березники, где действует первичная профорганизация МПЖ. Поводом для встречи стал факт установки работодателем на тепловозы дополнительного прибора по учету дизельного топлива. При этом без каких-либо приказов и распоряжений работников локомотивных бригад обязали списывать дизельное топливо по показаниям нового прибора.

В результате списаний топлива по-новому выяснилось, что показания топлива по прибору и по рейке, которая предусмотрена заводом-изготовителем, не совпадают в среднем на 80-100 литров за смену. «По данному поводу, – сообщил А.Волегов, – была проведена проверка совместно с машинистами-инструкторами, которые также выявили несовпадение показаний. Машинисты обратились к руководству организации, однако вместо того чтобы разобраться, начальник депо просто взял и наказал всех работников локомотивных бригад, у которых имеется перерасход дизельного топлива (но перерасход-то образовался вследствие имеющегося расхождения в показаниях!), а также надумал всех лишить талонов предупреждений. Получается, что сейчас можно ставить любые приборы на тепловозы и, не проводя расследования, привлекать работников к ответственности? Замечу, что в депо Березники никакого сертификата на данные приборы до настоящего времени нет, как и приказа о списывании топлива по новому прибору».

Но если бы дело касалось только топлива... «Точно такая же ситуация наблюдается в депо Березники и с электроэнергией, – возмущается председатель ППО МПЖ Свердловской железной дороги. – Работодатель в одностороннем порядке, как ему захочется, а хочется, судя по всему, ему тогда, когда у локомотивных бригад появляется экономия электроэнергии, снижает нормы по своему усмотрению, не делая никаких расчетов, то есть на глаз. А затем в конце месяца появляется приказ о лишении машинистов премии за перерасход электроэнергии по итогам месяца. Вот вам и «экономия фонда заработной платы».

Александр Волегов пообещал работникам локомотивных бригад депо Березники посильную помощь не только в разрешении вышеуказанных ситуаций, но и в случаях нарушения трудового законодательства. В свою очередь, машинисты приняли решение написать заявление о вступлении в МПЖ. «Вот так сам начальник помогает увеличению численности нашего профсоюза, – заметил председатель первички МПЖ Свердловской железной дороги. – Так держать, работодатель!»

Ольга Казарина

ИНОСТРАННЫМ АГЕНТОМ ПЕРВИЧКУ НЕ ПРИЗНАЛИ

Управление Минюста Российской Федерации по Республике Коми обратилось в Воркутинский городской суд Республики Коми с требованием о признании первичной профсоюзной организации Межрегионального профсоюза железнодорожников Северной железной дороги, прекратившей свою деятельность в качестве юридического лица и исключении её из ЕГРЮЛ.

Из текста искового заявления следовало, что основанием исковых требований явилось не информирование профорганизацией истца по сведениям об объеме получаемых ППО МПЖ Северной железной дороги (как общественной

организации) от международных организаций и иностранных организаций, иностранных граждан и лиц без гражданства каких-либо денежных средств и иного имущества.

Рассмотрев иски требования Управления Минюста РФ по Республике Коми, а также приводимые им в исковом заявлении доводы, Межрегиональный профсоюз железнодорожников, привлеченный к участию в деле в качестве третьего лица, счел их необоснованными и вступающими в противоречие с нормами законодательных актов РФ, в том числе и норме Федерального Закона «О профессиональных союзах, их правах и гарантиях деятельности» от 12.01.1996 №10-ФЗ, о чем и сообщил в своем отзыве на исковое заявление. Так, МПЖ обратил внимание на то, что согласно статье 24 ФЗ «О профессиональных союзах» финансовый контроль за средствами профсоюзов органами исполнительной власти не осуществляется, за исключением контроля за средствами от предпринимательской деятельности. Между тем, при регистрации ППО МПЖ Северной железной дороги в качестве юридического лица было заявлено об уставной деятельности профорганизации по представительству и защите трудовых и социальных прав членов профорганизации. Ни о какой предпринимательской деятельности не заявлялось. Кроме того, как подчеркнул в своем отзыве профсоюз, УФНС по Республике Коми, куда ежеквартально предоставляется профорганизацией вся необходимая налоговая отчетность, доподлинно известно об отсутствии ведения ею какой-либо предпринимательской деятельности. Следовательно, стремление истца наложить судебным порядком на ППО МПЖ Северной железной дороги, являющейся организацией, которая в силу нормы специального ФЗ является не подотчетной, санкцию в виде признания ее прекратившей свою деятельность в качестве юридического лица за непредоставление отчетов, само по себе является противоправным действием.

Воркутинский городской суд Республики Коми с доводами Межрегионального профсоюза железнодорожников согласился и оставил иск Управления Минюста Российской Федерации по Республике Коми без удовлетворения.

ФОНД ЗАЩИТЫ ПРОФЛИДЕРОВ НЕОБХОДИМ

15-16 декабря 2012 года в Центральном офисе Союза профсоюзов России прошёл семинар «Защита профсоюзных лидеров, включающая использование дистанционных технологий», участие в котором приняли представители региональных профорганизаций, входящих в структуру СПР.

Целью семинара стало обсуждение форм и методов защиты профсоюзных лидеров и гарантий их деятельности, а также использование информационных технологий и электронных средств массовой информации в профсоюзной деятельности.

Программа двухдневного семинара оказалась довольно насыщена. Участники мероприятия говорили не только о проблемах профлидерства, об имидже и авторитете профсоюзных лидеров в современной России, об их полномочиях, правах и обязанностях, но и, в свою очередь, внесли много интересных идей и предложений, которые могут пригодиться их коллегам в дальнейшей профсоюзной деятельности. Так, отмечено значение солидарности в деле защиты профлидеров, востребованности и необходимости Фонда защиты профсоюзных лидеров. А в ходе увлекательной ролевой игры представители профорганизаций поделились практическим опытом мотивации профсоюзного членства, установления первичного контакта с потенциальными членами профсоюза.

Решения участников семинара по теме «Использование информационных технологий и электронных средств массовой информации в профсоюзной деятельности» стали важным аргументом в поддержку необходимости владения и активного развития в профсоюзной работе информационных технологий и электронных СМИ.

Межрегиональный профсоюз железнодорожников на семинаре представляли председатель МПЖ Е.А.Куликов, председатели НПО МПЖ Московской железной дороги Д.И.Русинович-Русак (эксплуатационное локомотивное депо Москва- пассажирская-Курская) и О.В.Казарина (ремонтное локомотивного депо Узловая), председатель первичной организации моторвагонного депо ст. Пермь-2 Свердловской ж. д. А.Н.Волегов.

При проведении семинара использовались средства государственной поддержки, выделенные в качестве гранта в соответствии с распоряжением Президента Российской Федерации от 3 мая 2012 года.

ЗАКОН: ЯВЛЯЮТСЯ ЛИ ПРОФСОЮЗЫ ИНОСТРАННЫМИ АГЕНТАМИ

21 ноября 2012 года вступил в силу Федеральный закон «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части регулирования деятельности некоммерческих организаций, выполняющих функции иностранного агента» №121-ФЗ.

В связи с принятием вышеуказанного законодательного акта 20.07.2012 г. возникла дискуссия о его применении в отношении профессиональных союзов. Центром социально-трудовых прав было подготовлено заключение по этому вопросу. По мнению ЦСТП, отсутствие указания на профессиональные союзы в Законе об иностранных агентах – это «квалифицированное молчание» законодателя, обусловленное тем, что правоотношения по регистрации, функционированию, контролю над профсоюзами уже урегулированы специальным актом и не требуют дополнительного регулирования (в том числе установления исключений в ФЗ №121). Следовательно, профсоюзы не могут быть признаны исполняющими функции иностранного агента.

**СЛУЧАИ ПРЕСЛЕДОВАНИЯ РАБОТНИКОВ ЗА ИХ
ПРОФДЕЯТЕЛЬНУЮ ЗАИНТЕРЕСОВАЛИ
МЕЖДУНАРОДНУЮ ОРГАНИЗАЦИЮ ТРУДА**

В мае 2012 года в эксплуатационном локомотивном депо Камышлов (ТЧЭ-19) Свердловской железной дороги учреждена первичная профорганизация МПЖ, о чем руководство депо было своевременно уведомлено. И началось.

«...С момента уведомления и до настоящего времени администрация депо Камышлов нарушает права членов ППО МПЖ, – сообщает генеральный секретарь Союза профсоюзов России Е.А.Куликов в официальном письме, направленном вице-президенту ОАО «РЖД», начальнику Дирекции тяги - филиала ОАО «РЖД» А.В.Воротилкину. – Имеются необоснованные отстранения от работы членов и активистов ППО МПЖ. Так, например, В.Г.Ануфриев был отстранен от работы как непрошедший проверку знаний и навыков в области охраны труда, порядок сдачи которых отсутствовал в депо Камышлов. Д.В.Коробицын, после вступления в ППО МПЖ, был отстранен от работы по устному указанию начальника депо без подтверждения приказами».

Самое интересное, что до вступления в МПЖ Ануфриев и Коробицын неоднократно проходили проверку знаний по охране труда и успешно её сдавали. А вступили в МПЖ и всё, попали в число работников, не обладающих знаниями в области охраны труда.

«Считаем, что администрация депо Камышлов в лице начальника депо использует вышеперечисленные методы в целях дискриминации и оказания давления на работников, желающих использовать своё Конституционное право по вступлению в какое-либо объединение или пребыванию в нём, - сообщается в вышеуказанном письме вице-президенту ОАО «РЖД», начальнику Дирекции тяги – филиала ОАО «РЖД» А.В.Воротилкину. «...» Кроме того, данные действия

администрации депо Камышлов являются грубым нарушением ст.19 и ст.30 Конституции РФ, ст.3, ст.21 и ст.374 Трудового кодекса РФ, ст.2 и ст.9 Федерального закона от 12 января 1996 года «О профсоюзах, их правах и гарантиях деятельности», части 1 ст.136 Уголовного кодекса РФ (дискриминация в зависимости от принадлежности гражданина к общественным объединениям). Такие действия также противоречат международным правовым нормам, согласно которым право работников на объединение является незыблемым, а преследование работодателем работников за принадлежность их к профсоюзу – недопустимым. Также стоит отметить, что ведение подобного неконструктивного диалога с профсоюзной организацией не соответствует основным принципам реализации социального партнёрства в РФ, и не соответствует имиджу социально ответственной компании, в качестве которой позиционирует себя ОАО «РЖД». «...» Союз профсоюзов России просит Вас, Алексей Валерьевич, принять незамедлительные меры для прекращения преследования членов ППО МПЖ работников депо Камышлов и её руководителей».

Характерно, что в последнее время подобные случаи преследования работников за их профдеятельность участились. И это не осталось без внимания Международной организации труда (МОТ). В результате, решение проблемы вышло за рамки государства. В связи с этим МОТ сделаны прямые и жёсткие рекомендации по вопиющим случаям нарушений профсоюзных прав в целом, а также оказания давления на профсоюзных лидеров.

«Со своей стороны, – заметил Е. А. Куликов, – СПР выразил свою солидарность членам первичной профорганизации МПЖ депо Камышлов и её лидерам Ануфриеву и Коробицыну в их законных действиях. И мы готовы оказывать им всестороннюю поддержку».

ИЗБРАННОЕ 2013

КРУГЛЫЙ СТОЛ В НОВОМОСКОВСКЕ

25 декабря 2012 года в Новомосковске Тульской области прошла встреча Генерального секретаря Союза профсоюзов России (СПР), председателя Межрегионального профсоюза железнодорожников (МПЖ) Евгения Александровича Куликова с членами первичных профорганизаций МПЖ Новомосковска и города Узловая, первичной профсоюзной организации ОАО «Пластик» и работников Узловского ЖКХ. Инициаторами проведения данного мероприятия выступили СПР и ППО МПЖ ремонтного эксплуатационного депо Узловая.

Проведение данной встречи планировалось в форме «круглого стола». Однако уже по первым вопросам «Мы вступили в профсоюз. Каковы наши права и обязанности?», «Как себя вести, чтобы выдержать морально-психологическое давление со стороны работодателя?» стало понятно, что коротких ответов будет недостаточно, необходимы разъяснения, ссылки на законодательные акты, конкретные примеры. В итоге мероприятие по своей форме больше напоминало обучающий семинар, роль преподавателя на котором взял на себя Генеральный секретарь СПР Евгений Куликов.

От Евгения Александровича участники встречи не только узнали о правах выборного органа профорганизации, гарантии профсоюзной деятельности и обязанностях работодателя по отношению к первичной профорганизации, о существующей судебной практике по защите профсоюзами интересов своих членов, но и о готовящихся мероприятиях, а также получили достаточно подробные ответы на интересующие их лично вопросы. Представители двух первичных профорганизаций получили предложение помощи в решении организационно-правовых вопросов от Союза профсоюзов России.

А КАК ЖЕ ТРУДОВОЙ КОДЕКС?..

В последних числах декабря 2012 года - начале января 2013 года в цехах ремонтного локомотивного депо Узловая структурного подразделения Московской Дирекции по ремонту ТПС – структурного подразделения Дирекции по ремонту ТПС - филиала ОАО «РЖД» мастерами без всяких объяснений были розданы работникам образцы заявлений на имя начальника депо следующего содержания: «Прошу Вас перевести меня с 01.01.2013 года на участок текущего ремонта грузовых тепловозов ТР-1 и ТО-3 (1-ая группа) слесарем по ремонту подвижного состава. Оплата согласно штатного расписания». На вопрос работников, почему они должны писать данное заявление, им было отвечено, что это связано с реорганизацией депо.

Есть Решение Верховного суда, в котором сказано, что любые изменения трудового договора должны производиться только после ознакомления работников с данными изменениями и по истечении 2 месяцев, в соответствии со ст. 74 ТК РФ.

В случае же с работниками ремонтного локомотивного депо Узловая не были предоставлены уведомления об изменениях условий трудового договора со ссылкой на те обстоятельства, в связи с чем они меняются, не даны точные цифры по заработной плате, а лишь ссылка на «штатное расписание». И что там, в этот штатном расписании прописано? Разумеется, ряд работников из членов НПО МПЖ депо отказались писать столь непонятное заявление до получения конкретных разъяснений и ознакомлений с изменениями трудовых договоров, тем более 1 января уже давно прошло. И людей начали брать измором. В результате, слесаря, члены первичной организации МПЖ, не выдержав давления, в последних числах января написали это заявление. Однако, первичная профорганизация не оставила сей факт без внимания, направив начальнику ремонтного локомотивного депо Узловая предложение об устранении допущенного нарушения трудового законодательства, оставив за собой

право в противном случае обратиться в Госинспекцию по труду в Тульской области.

Ольга Казарина,
председатель ППО МПЖ
ремонтного локомотивного депо Узловая

ТУРНИР

В первых числах апреля в Узловой Тульской области в физкультурно-спортивном комплексе «Локомотив» прошел ежегодный общероссийский турнир по боевому самбо на приз героя России Евгения Рындина.

Последние четыре года Межрегиональный профсоюз железнодорожников оказывается в числе почетных гостей данного турнира. В этом году кроме МПЖ среди них был и Союз профсоюзов России.

По уже сложившейся ежегодно традиции МПЖ вручал свой приз самому юному самбисту, участвовавшему в соревнованиях. В этом году профсоюзу пришлось отойти от данной традиции, так как самых юных среди участников не оказалось. Поэтому МПЖ совместно с СПР приняли решение передать свой приз инициатору и постоянному организатору турнира по боевому самбо на приз героя России Евгения Рындина спортивному клубу «Самбо-94» (г. Узловая) и его руководителю Андрею Рюмшину.

НЕЧАЯННАЯ РАДОСТЬ

25 марта 2013 года решением Дзержинского районного суда города Пермь удовлетворены в полном объёме иски о взыскании заработной платы заместителя председателя ППО МПЖ моторвагонного депо Пермь-2 В.С.Абуткина.

Дело было так. С 26 по 27 сентября 2012 года в Перми прошел пленум ЦК МПЖ, одновременно с которым для членов первичных профорганизаций МПЖ Свердловской железной дороги был проведён семинар. Об участии в данных мероприятиях работников Свердловской железной

дороги, членов МПЖ, руководство организаций заранее соответствующим образом проинформировали.

Работодатель издал приказ об освобождении от работы указанных в уведомлении работников для участия в пленуме ЦК МПЖ, при этом определив для них порядок оплаты за эти дни. Однако оплату произвели не всем участвовавшим в пленуме, а только тем, у кого в эти дни согласно именного графика были рабочие смены. У Абуткина как раз на 26 и 27 сентября выпадали выходные, чем работодатель и воспользовался, отказав ему в оплате.

Допущенную работодателем оплошность поправил суд, обязав его оплатить В.С.Абуткину по среднему 16 часов и моральный вред в размере 3000 рублей. Надо заметить, что решение суда об удовлетворении запрошенной истцом суммы морального вреда в полном объёме (мы просили именно 3000 рублей), для нас оказалось неожиданностью. Как правило, прежде запрашиваемая в исковом заявлении сумма морального вреда судьями всегда снижалась до 500-1500 рублей. Вот такая у нас нечаянная радость!

Александр Волегов

МИТИНГ УВОЛЕННЫХ КОНТРОЛЁРОВ ПРИГОРОДНЫХ ПОЕЗДОВ

13 апреля 2013 года у центрального офиса ОАО «Российские железные дороги» прошёл митинг против кадровой политики президента компании В.Якунина. Инициаторами проведения данной акции выступили уволенные контролёры пригородных поездов Центральной пригородной пассажирской компании (ЦППК), дочернего предприятия ОАО «РЖД».

Напомним, что основанием для сокращения 227 контролёров пригородных поездов (большинство из которых – женщины) стало желание руководства ЦППК уменьшить расходы «на данном участке работы» более чем в два с половиной раза, заменив своих работников сотрудниками частной охранной

организации. Функции они станут выполнять те же, но за меньшие деньги, да еще льгот и доплат, полагающихся железнодорожникам, удастся избежать. Выгодные условия привели к массовому увольнению в ЦППК.

В ответ на решение о сокращении штата контролёры, попавшие в число уволенных, 18 и 22 марта провели пикеты возле офиса бывшего работодателя. Протестующие попытались передать руководству свои требования в письменном виде, но охрана не позволила им этого сделать. Однако уволенные от своих требований, прежде всего – отмены руководством ЦППК «своего непродуманного и циничного решения» о сокращении штата, отказываться не намерены. И 13 апреля уже вышли на митинг против кадровой политики, реализуемой в ОАО «РЖД». Как заметил председатель первичной профорганизации МПЖ ЦППК Игорь Сморгонский, судя по всему, это не последняя акция. Митингующих поддержали представители различных партий и движений, несогласных с политикой руководства компании. Участники акции приняли резолюцию, направленную руководству ОАО «РЖД», с требованием остановить правовой беспредел.

УСЛОВНОЕ ВЫПОЛНЕНИЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА

Подчас деятельность некоторых железнодорожных руководителей демонстрирует расхождение с требованиями законодательства.

В локомотивном депо Пермь-сортировочная работодатель в лице заместителя начальника депо по эксплуатации и машиниста-инструктора за своей подписью разрешают эксплуатировать локомотив с неисправными приборами безопасности и отсутствием средств пожаротушения. Тем, кто не согласен работать в таких условиях, намекают на возможное увольнение.

Работникам, которые работают по графику или имеют именные графики, работодатель в течение учетного периода

по несколько раз меняет графики работы. Ему наплевать на решение Верховного Суда по отмене пунктов приказа №7 МПС о том, что график работы должен доводиться до работника за месяц до введения, и никто не имеет права его изменить.

Профком первичной профорганизации МПЖ локомотивного депо Пермь-сортировочная обратился к руководству предприятия устранить допущенные нарушения. В противном случае, придется обратиться в прокуратуру и Госинспекцию по труду.

Александр Волегов

ЕСТЬ РЕЗУЛЬТАТ!

Межрегиональный профсоюз железнодорожников в очередной раз стал представителем интересов обманутых железнодорожных работников и повлиял на своевременную выплату недополученной части зарплаты в кратчайшие сроки.

Пресс-служба МПЖ уже обращалась к проблеме, связанной с несвоевременным начислением и выдачей зарплат на железной дороге. Напоминаем, речь шла о внедрении Единой корпоративной автоматизированной системы управления трудовыми ресурсами (ЕКАСУТР). При вычислении зарплаты система не учитывала множество параметров: доплаты за совмещение профессий, участие в двух видах тяги, нахождение бригад в командировке, работу на подменных, диспетчерских локомотивах, а также множество других факторов, влияющих на итоговую сумму. В итоге, зарплату рассчитывали вручную, что привело к увеличению трудозатрат и ошибкам.

За начало 2013 года многие работники ОАО «РЖД» недосчитались по 5, 10, а иногда и 15 тысяч рублей. Согласитесь, суммы приличные, особенно для тех работников, кто действительно трудятся не покладая рук в

прямом смысле этого слова. И вот, не без помощи профсоюзов, руководство ОАО «РЖД» «зашевелилось».

3 апреля 2013 года «все ТЧЭ дорог России» получили телеграмму «Меры по исключению случаев неначисления заработной платы работникам локомотивных бригад» за подписью А.В.Воротилкина, вице-президента, начальника Дирекции тяги ОАО «РЖД».

Причина проблем с начислением зарплаты, по его мнению, в личной недисциплинированности начальников эксплуатационных и локомотивных депо и отсутствие должного контроля со стороны территориальных дирекций тяги. В общем, как всегда, виноват «стрелочник».

В телеграмме все ТЧЭ обязали обеспечить начисление заработной платы в неукоснительном соответствии с трудовым кодексом РФ в кратчайшие сроки.

Было отдано распоряжение о проведении совещаний с работниками локомотивных бригад, а протоколы мероприятий предоставить в территориальные дирекции тяги. При этом на линии будут командированы специалисты отделов по организации и оплате труда для участия в совещаниях и контроля за закрытием зарплаты в ЕКАУСТР за март 2013 года.

Радует то, что свою роль в принятии мер по своевременному начислению и выплате заработной платы наряду с многочисленными жалобами работников сыграл профсоюз. Межрегиональный профсоюз железнодорожников неоднократно обращал внимание руководителей на местах на то, что данная программа нарушает права работников в части начисления в полном размере заработной платы и своевременной её выдачи работникам.

МИТИНГ В ПОСЁЛКЕ ЕРОФЕЙ ПАВЛОВИЧ АМУРСКОЙ ОБЛАСТИ

25 мая 2013 года в посёлке городского типа Ерофей Павлович Сквородинского района Амурской области прошел митинг бывших работников производственного участка локомотивного депо ТЧР-19, уволенных в результате его закрытия. Участников акции поддержал Межрегиональный профсоюз железнодорожников, а также жители поселка.

Митингующими были выдвинуты следующие требования: восстановить производственный участок локомотивного депо; не расформировывать цех эксплуатации № 84 Могочинского локомотивного депо; не отменять и не исключать маршрут поезда № 392 сообщением Чита-Благовещенск; открыть клуб при железной дороге; улучшить медицинское обслуживание в посёлке. В настоящее время (после совместной встречи представителей руководства ОАО «РЖД» и губернатора Амурской области О.Н.Кожемяко с инициативной группой) жителям посёлка обещано: безвозмездная передача железнодорожного клуба в муниципальную собственность; продолжит работу эксплуатационное депо; ремонтные цеха будут сданы в аренду, а ранее сокращённых работников трудоустроят на вновь созданном предприятии.

ЧЛЕНЫ МПЖ ЗА УСИЛЕНИЕ ТРУДОВОЙ ДИСЦИПЛИНЫ

30 мая 2013 года, в соответствии с Положением о первичной профорганизации, состоялось очередное собрание членов ППО МПЖ эксплуатационного локомотивного депо Новомосковск – структурного подразделения Московской дирекции тяги – структурного подразделения Дирекции тяги – филиала ОАО «РЖД».

Повестка дня включала пять вопросов, первым из которых был отчёт о работе профкома за первое полугодие. В целом, несмотря на отдельные недоработки, собрание работу

профкома признало удовлетворительной. Действительно, поработали неплохо, что подтверждается, к примеру, ростом численности профорганизации. Так, если на начало года численность первичной организации МПЖ эксплуатационного локомотивного депо Новомосковск составляла 68 человек, то по состоянию на 30 мая она увеличилась до 82 человек. Останавливаться на достигнутом мы, разумеется, не собираемся. Поэтому в список первоочередных задач, утвержденных собранием, включена работа по усилению агитации среди работников депо.

Вторым в повестке дня стоял вопрос о трудовой дисциплине. Следует признать, что иногда члены первичной организации своим некорректным поведением способствуют поддержанию отрицательного мнения, создаваемого представителями работодателя, как о профорганизации депо, так и профсоюза в целом. К примеру, в октябре прошлого года два работника эксплуатационного локомотивного депо Новомосковск в командировке были «пойманы» в состоянии алкогольного опьянения. В январе этого года также в командировке четыре человека, находясь в пьяном состоянии, спалили провод. Их сразу уволили. Из этих четверых – трое были членами нашей первичной организации.

Если мы хотим, чтобы работодатель с нами считался, члены МПЖ должны работать лучше. Подобными же действиями мы сами рубим сук, на котором сидим. Поэтому вопрос о трудовой дисциплине на сегодня достаточно актуален и неслучайно был включён в повестку дня.

Собрание также рассмотрело вопрос о мерах, исключающих нарушение режима работы локомотивных бригад, обсудило действия профкома по оплате часов недоработки за февраль и ряд рабочих моментов профорганизации, включенных в «Разное».

Алексей Лякишев,
председатель ППО МПЖ эксплуатационного
локомотивного депо Новомосковск

СУД ПОСТАНОВИЛ – ВОЗМЕСТИТЬ!

27 мая 2013 года Калининский районный суд Санкт-Петербурга удовлетворил требования территориальной организации МПЖ Октябрьской железной дороги по иску в защиту Сергея Кочина о взыскании средней заработной платы и командировочных расходов за время нахождения его на пленуме ЦК МПЖ в г. Перми в соответствии с Коллективным договором ОАО «РЖД».

Сергей Кочин является членом ЦК МПЖ от первичной профорганизации МПЖ моторвагонного депо Санкт-Петербург-Финляндский Октябрьской дирекции моторвагонного подвижного состава – структурного подразделения Центральной дирекции моторвагонного подвижного состава – филиала ОАО РЖД. В сентябре 2012 года он принял участие в пленуме ЦК МПЖ, проходившего в Перми. Однако работодатель Кочину время его участия в данном мероприятии не оплатил, сославшись на то, что закрепленный в коллективном договоре компании порядок оплаты работникам, входящим в состав выборных коллегиальных органов профорганизации и не освобождённым от основной работы, времени их участия в созываемых профсоюзом съездах, конференциях распространяется только на членов РОСПРОФЖЕЛ. Никакие доводы руководством моторвагонного депо Санкт-Петербург-Финляндский во внимание не принимались. Пришлось искать справедливости в суде.

Калининский районный суд Санкт-Петербурга принял решение взыскать с ответчика – ОАО «РЖД» в лице моторвагонного депо Санкт-Петербург-Финляндский в пользу Сергея Кочина среднюю заработную плату за время его участия в пленуме ЦК МПЖ с 24 по 29 сентября 2012 года и командировочные расходы за 6 дней.

Андрей Гаврилов

ГЕРОИ НАШЕГО ВРЕМЕНИ

Этим летом на перегоне Ерал-Симская Куйбышевской железной дороги был совершён наезд грузового поезда с электровозом на посторонний предмет, лежащий за выходными стрелками станции Ерал в колее. Только благодаря бдительности и чётким действиям локомотивной бригады под управлением машиниста В.А.Федорова и помощника машиниста Н.А.Крохина, принявшей все возможные меры, удалось не допустить крушение поезда. Они увидели посторонний предмет, и машинист применил экстренное торможение, после чего поезд ещё 250 метров тащил под собой этот предмет, рискуя ежесекундно сойти с рельс. Электровоз был повреждён, но машинисты справились с ситуацией, и предотвратили крушение.

После остановки, доложив дежурным по станции и машинисту встречного чётного поезда о случившемся, Федоров и Крохин приступили к осмотру локомотива и поезда. На путях был обнаружен запасной резервуар, оторвавшийся вместе с кронштейном крепления от идущего впереди грузового поезда.

Бригада, проявившая бдительность и выдержку, состоит из членов МПЖ. Обидно, но локомотивную бригаду, предотвратившую крушение состава, не поощрили, несмотря на четкость и слаженность действий. Хорошо хоть, что не стали искать виновных... А то, как всегда, был бы виноват «стрелочник», то есть, в нашем случае – машинист.

Такой подход к работе, когда начальство не поощряет работников за хорошие дела, лишь бы замолчать чрезвычайное происшествие, постепенно становится нормой на железных дорогах. Зато на этих же работников может обрушиться шквал надуманных претензий только лишь в связи с тем, что они являются активными профсоюзными лидерами и своей деятельностью «засыпают песок в буксы» руководству...

ПО ВСЕЙ ГИБКОСТИ ЗАКОНА

09 июля 2013 года Дзержинский районный суд г. Перми удовлетворил исковые требования работника ОАО «РЖД» Юрия Георгиевича Вохмякова, обязав компанию выплатить ему заработную плату за март-май 2013 года в размере 3 794,95 рублей, возместив также моральный вред в сумме 1000 рублей.

Юрий Вохмяков работает помощником машиниста электровоза в эксплуатационном локомотивном депо ст. Пермь-Сортировочная Дирекции тяги СЖД - филиала ОАО «РЖД». Работа осуществляется с суммированным учетом рабочего времени. В апреле текущего года он не выполнил установленную норму труда (вместо 175 часов выработано 161.07 часов) по независящим от него причинам.

При получении расчетных листков за март, апрель, май 2013 года Юрий Георгиевич узнал, что работодатель не оплатил компенсационную выплату за разъездной характер работы по шифру 461L, а именно за 4 поездки: 17 марта, 13 и 28 апреля и 17 мая. Тем самым работодатель нарушил распоряжение ОАО «РЖД» № 2343р от 31.10.2011 года. Данные действия со стороны работодателя выполнены с нарушением п. 2 ст. 74 ТК РФ – неознакомление работника с изменением оплаты труда за 2 месяца.

Ответчик, разумеется, с требованиями работника не согласился. Так, в представленных им возражениях, к примеру, указал, что ссылка истца на ст. 155 ТК РФ не обоснована, так как действующее законодательство не содержит указаний на то, что норма рабочего времени приравнивается к норме труда. Не содержит действующее трудовое законодательство и обязанности работодателя предоставить работнику работу на норму рабочего времени. На него возлагается обязанность предоставлять работу в пределах нормы рабочего времени, не превышая её, поэтому в данном случае применению подлежит ст. 157 ТК РФ. Поскольку истец, помимо отработанных и оплаченных часов

в апреле 2013 года, на работу не выходил, к выполнению трудовых обязанностей не приступал, следовательно, время простоя по вине работодателя оплачивается в размере не менее 2/3 средней заработной платы работника.

Однако суд, заслушав истца и его представителя, изучив письменные материалы дела, посчитал, что исковые требования Вохмякова вполне обоснованы и подлежат частичному удовлетворению.

Дзержинским районным судом города Перми также удовлетворены в полном объеме исковые требования машиниста электровоза пассажирского движения локомотивного депо Пермь-сортировочная А.Ф.Седых.

В начале текущего года в ОАО «РЖД» была введена новая программа по заработной плате. Однако в локомотивном депо Пермь-сортировочная вскоре выяснилось, что данная программа обрабатывает не все коды и шифры. И обрабатывает как-то странно, почему-то принципиально в сторону работодателя. К примеру, всем локомотивным бригадам, работавшим в праздничные дни с 1 по 7 января 2013 года, не была начислена региональная надбавка. После обращения в бухгалтерию предприятия, работникам пообещали, что перерасчёт будет произведён всем. Между тем, работавшие в праздничные дни в феврале и марте снова не получили региональную надбавку. Ещё в феврале месяце работники обратились в Госинспекцию по труду, которая, проведя проверку, выявила нарушения и обязала работодателя произвести перерасчёт. И его произвели! Но только тем, кто обратился в Госинспекцию. Остальным, как говорится, «по бороде».

Понятное дело, люди пошли в суд, в том числе и Седых, которому к тому же не возместили расходы за поездку согласно распоряжения ОАО «РЖД» №2343р. Якобы, если машинист в один конец поездки следовал пассажиром, а второй конец работы был менее 7 часов, то «кормовые» не положены. Вот такая арифметика в ОАО «РЖД».

В суде представитель ответчика, объясняя причину невыплаты работникам компенсации за работу в праздничные дни, заявил, что если у работника уже была произведена хоть одна компенсация, то другой не положено; праздничные часы в норму не входят, поэтому они выведены в расчётном листе отдельным шифром. Однако суду такие доводы показались неубедительными, и он вынес решение в пользу Седых и других работников депо, но только в отношении тех, кто обратился в судебную инстанцию. Остальные продолжают стоять на «коленях» и просить за бесплатно отработать ещё одну смену.

Материалы подготовил
Александр Волегов

ДЫМА В РЖД НЕ БЫВАЕТ. НИКОГДА

В правовую Инспекцию труда Союза профсоюзов России (СПР) по Приволжскому федеральному округу обратился профсоюзный комитет Межрегионального профсоюза железнодорожников (МПЖ), входящий в СПР.

Причиной стало обращение работников локомотивного депо ТЧ-17 Пермь-Сортировочная. По их словам, работодатель заставляет локомотивные бригады трудиться на локомотивах, не имеющих средств пожаротушения. В редких случаях, огнетушители всё-таки присутствуют, но срок их годности давно истёк, и в случае пожара они никак не помогут машинистам.

Между тем, согласно двум распоряжениям (№2707 и №1343) ОАО «РЖД», категорически запрещается выпускать в эксплуатацию локомотивы с неисправной системой пожаротушения, а бригадам – принимать такие тепловозы. Но руководство депо напрочь игнорирует установленные правила и угрожает работникам, которые отказываются управлять небезопасным локомотивом, взысканиями вплоть до увольнения. Более того, дежурный по станции Кунгур

буквально заставляет машинистов работать на неисправных тепловозах!

В результате, главный правовой Инспектор труда по Приволжскому федеральному округу А.Н.Волегов обратился в Пермский отряд ведомственной охраны на Свердловской железной дороге с просьбой провести проверку в локомотивном депо. В качестве фактов, подтверждающих нарушения, были приведены записи в бортовых журналах тепловозов ТУ-152 №1588 и № 5250.

В итоге, проверка всё-таки была проведена, но, что удивительно, комиссия не обнаружила никаких нарушений! И это несмотря на записи в бортовых журналах и свидетельства машинистов!

Руководство депо, по всей видимости, заранее извещённое о предстоящей проверке, в спешке раскидало огнетушители по локомотивам и, на этот раз, вышло сухим из воды. К сожалению, совесть нерадивых работодателей проверить невозможно, а ведь именно от них зависят жизни не только машинистов, но и пассажиров.

Складывается впечатление, что управленцы живут и работают от проверки до проверки, а в периодах между ними забывают о существовании законов и распоряжений, предписывающих обязательное обеспечение безопасности на локомотивах, в том числе, пожарной. Разве можно допускать к такой ответственной работе людей, которые не осознают всю степень ответственности за подобные действия?

Казалось бы, совсем недавно произошли страшные события: пожар в пермском ночном клубе «Хромая лошадь» и крушение теплохода «Булгария», в которых погибло 278 человек. Президент России В.В.Путин на совещании с членами Правительственной комиссии по расследованию обстоятельств катастрофы теплохода заявил: «То, что произошло 10 июля с «Булгарией», без всякого преувеличения, потрясло всю страну. Столько жертв, столько детей погибло! Это ужасно, что нам приходится платить

такую дань за безответственность, за безалаберность, за алчность, за грубое нарушение правил технологической безопасности...».

В общем, всё как обычно – поговорка про гром и дурака останется актуальной всегда. Все зашевелится только в том случае, если случится чрезвычайное происшествие и пострадают люди. Но и тогда найдутся тысячи отговорок, почему всё-таки огнетушители оказались просроченными на пару лет. А после имитации бурной деятельности перед чиновниками и СМИ, всё снова успокоится. И так до следующей катастрофы – замкнутый круг, в котором страдать будут всегда невинные люди.

Юрий Паровозов

ЖИЗНЬ ДЕПО ПРИ НОВОМ НАЧАЛЬНИКЕ ОК

Около 3-х месяцев назад в эксплуатационном локомотивном депо Новомосковск на должность заместителя начальника депо по кадровым вопросам заступил Вячеслав Борисович Тихомиров. Это назначение господина Тихомирова как среди работников, так и у сотрудников административного аппарата вызвало легкое недоумение, которое, правда, никто не решился выразить вслух. Так, перешептывались между собой с лёгкой ухмылочкой... Дескать, ну посмотрим, как со своей очередной должностью человек справится. Однако уже через месяц вопрос о том, кто рекомендовал В.Б.Тихомирова возглавить отдел кадров да за какие заслуги, зазвучал в депо открыто. Более того, прошёл слух, что Вячеслав Борисович – энергетический вампир. Это, скорее всего, выдумки его недоброжелателей, только вот почему-то локомотивщики стали стараться лишней раз в отдел кадров не заглядывать, дескать, своя нервная система дороже.

Ох, не с этого нужно начинать, не с этого! Нужно бы с конкретных примеров деятельности господина Тихомирова на посту заместителя начальника депо по кадровым вопросам, а я о какой-то мистике...

ПРИМИТЕ МОЁ ЗАЯВЛЕНИЕ

Машинист эксплуатационного локомотивного депо Новомосковск Роман Лисица из числа редких счастливых – многодетных отцов. В его семье растут сынишка Илья и две лапочки дочки, а в конце сентября – начале октября ещё ожидалось прибавление семейства. В связи с чем 2 сентября 2013 года Роман подал на имя начальника депо заявление с просьбой об установлении ему с 4 сентября 2013 года режима неполной рабочей недели (36 часов в неделю) по уходу за ребенком, Ильей Романовичем Лисица, с полутора до трёх лет. Руководитель депо А.Ю.Трофимов в удовлетворении просьбы работника не возражал, отписав на заявлении «ОК. Оформить». Однако его заместитель по кадровым вопросам господин Тихомиров почему-то оформлять заявление Лисицы не поспешил, он его вообще не принял.

5-го сентября после беседы с начальником депо Трофимовым, который подтвердил согласие на установление машинисту режима неполной рабочей недели с переводом его в вывозное движение, Лисица данное заявление подал под регистрацию. А 10-го сентября состоялся очередной разговор с В.Б.Тихомировым, который по-прежнему отказывался оформлять заявление работника. Дескать, написано оно неправильно, но образец для правильного оформления почему-то не показал. Более того, Вячеслав Борисович сообщил, что у него работы для машиниста с таким режимом нет. Может предложить ему только перевод в стрелочники. Чтобы Роман при разговоре переходил на повышенный тон – нет, этого он ранее себе не позволял, а тут вот не удержался... Зато господин Тихомиров, судя по его поведению, вроде как был происходящему очень доволен. (Может, правы злые языки, по поводу его энергетического вампиризма?) После, откровенно говоря, пустого разговора на стол начальника депо Трофимова легло очередное заявление Лисицы. На этот раз с просьбой оказать содействие

в разрешении вопроса по оформлению отделом кадров ранее им поданных и утвержденных руководителем депо заявлений. Только 17 сентября машинист Роман Лисица, переписав по просьбе начальника депо Трофимова заявление, вздохнул спокойно. Соответствующий приказ наконец-то отделом кадров был ему предоставлен для ознакомления.

ОЙ, ШИКУ ДАЛ...

А недавно ещё вот какой случай в депо произошёл. Машинист Сергей Артёмов пришёл на смену. Как положено, прошёл перед поездкой медкомиссию. Всё нормально, никаких претензий у медперсонала к нему не оказалось. Явка в тот день у него была в 10.48, приём локомотива – 11.05, поездка – 12.35.

Кто знает, что сподвигло в тот день Вячеслава Борисовича Тихомирова на трудовые подвиги? Однако, потребовав у Артёмова документы, он принялся их внимательно изучать. Время шло, машинист начал нервничать. Напомнив Вячеславу Борисовичу, что им в 12.35 уже выезжать, услышал, чтобы он шел и проходил ПРМО на наркотики. Машинист отказался, так как при очередном медосмотре уже проходил экспресс-тестирование на наличие наркотических средств, и никаких причин для занесения его в группу риска установлено не было. И вообще, верните документы!

Исполняющий обязанности начальника депо Зборовский и инструктор Королёв в свою очередь сообщили заму по кадрам Тихомирову, что локомотивной бригаде в поездку: верните документы! Возвратил, но тут же потребовал у помощника машиниста Ладыгина предъявить документы. И началось... Почему, дескать, у помощника документы грязные? А как же они будут не грязными, если он всегда их с собой носит и предъявляет на станции?! И ручки у него далеко не с маникюром. То да сё, вплоть до указания Ладыгину написать соответствующее заявление в фонд помощи пострадавшим от наводнения... А время шло...

Короче, локомотивная бригада в рейс в тот день не поехала. После общения с господином Тихомировым машинист почувствовал себя плохо. Через 15 минут после первого прохождения медосмотра у него зафиксировали повышенное давление, а на следующий день он ушёл на больничный. Между прочим, сам Вячеслав Борисович себя вроде, как и неплохо чувствовал весь тот день. Вот так благодаря заместителю начальника депо по кадровым вопросам Вячеславу Борисовичу Тихомирову был сорван график. Так кто же рекомендовал В.Б.Тихомирова на должность руководителя отдела кадров в эксплуатационное локомотивное депо Новомосковск, а главное – для чего?! Вопрос всё ещё остается открытым...

Ольга Казарина

ИЗБРАННОЕ 2014**ПОЧЕМУ МИНЮСТ ОТКАЗАЛ МПЖ В ОБЩЕРОССИЙСКОМ СТАТУСЕ**

17 октября 2013 года внеочередной съезд Межрегионального профсоюза железнодорожников утвердил внесение в Устав МПЖ изменений, придающих нашему профсоюзу общероссийский статус. Однако в конце декабря стало известно, что Министерство юстиции РФ отказало МПЖ в регистрации данных изменений.

Мотивирован отказ недостатками в предоставленных документах, но быстрота рассмотрения заявления МПЖ и бескомпромиссность принятого решения внушают сомнения в самостоятельности действий чиновников Минюста.

Проверяя в конце ноября 2013 года предоставленные профсоюзом документы, сотрудники Министерства юстиции РФ пытались найти любые зацепки, вплоть до опечаток, чтобы объявить о найденных нарушениях и мотивировать свой отказ. Например, в поданных документах профсоюз был назван «Межрегиональный профсоюз железнодорожников», в то время как в свидетельстве о государственной регистрации - «Межрегиональный профсоюз железнодорожников (МПЖ)». Найдите десять отличий...

Конечно, нет возможности утверждать и обвинять специалистов Минюста в некомпетентности или желании насолить профсоюзу. Но история вопроса такова, что невольно закрадываются сомнения в том, что такие решения об отказе в изменении Устава принимаются без влияния извне.

МПЖ осуществляет свою деятельность в сфере железнодорожного транспорта с 1992 года. С момента своего основания профсоюз был и остаётся независимым, чем всегда вызывал раздражение у руководства железных дорог.

В то же время, ОАО «РЖД» – государственная монополия, имеющая большой вес и значение для российской экономики и политики. Могущество этой компании не подлежит сомнению и, учитывая нелюбовь руководства госкорпорации к МПЖ, можно предположить, что и в этот раз не обошлось без учёта её мнения.

Независимый профсоюз железнодорожников, ныне называемый МПЖ, когда-то официально был общероссийским – РПЛБЖ. Но с подачи руководства ОАО «РЖД» вынужден был сменить свой статус на межрегиональный. Произошло это в 2008 году после того, как по заявлению РЖД транспортная прокуратура во всех регионах страны провела тщательнейшую проверку наличия в них первичных профсоюзных организаций МПЖ (тогда еще РПЛБЖ). По результатам этой проверки состоялся суд, который обязал профсоюз внести в Устав соответствующие изменения.

С тех пор МПЖ шёл к тому, чтобы вернуть себе общероссийский статус: развивался, численно рос, собирал и готовил документы и, наконец, провёл 17 октября 2013 года внеочередной съезд, на котором было принято решение обратиться в Минюст с заявлением о внесении изменений в Устав организации. Но этим планам пока не суждено осуществиться.

Как и в предыдущий раз, в конце прошлого года РЖД инициировало проверку наличия первичных профсоюзных организаций МПЖ в регионах, но уже на добровольной основе под видом сотрудничества. Форма, которую должны были заполнить до 12 декабря все региональные ячейки, предусматривала указание подробнейших сведений о руководстве, численности членов ППО и её деятельности. Такой интерес кажется неслучайным, учитывая, что он возник после того, как внеочередной съезд МПЖ принял решение обратиться в Минюст за общероссийским статусом. Поэтому сегодня просто сложно поверить в то, что

руководство ОАО «РЖД» осталось в стороне, не высказав никаких пожеланий Министерству юстиции в канун Нового года по поводу заявления МПЖ о придании ему всероссийского статуса.

НЕОБХОДИМЫЕ ВЫВОДЫ

Железнодорожники ремонтного локомотивного депо Кандалакша одержали очередную победу, отстаивая свои трудовые права.

С 2009 года работникам ремонтного локомотивного депо Кандалакша не полностью выплачивались положенные в соответствии с Постановлением правительства РФ №870 от 20.11.2008г. компенсации. Работодатель предоставлял лишь 4-х процентную надбавку за работу во вредных условиях труда, в то время как работа с тяжёлыми, вредными и опасными, а также иными особыми условиями труда по результатам аттестации рабочих мест устанавливает следующие компенсации: 36-часовая рабочая неделя, дополнительный отпуск не менее 7 календарных дней.

По данному обстоятельству профком ППО МПЖ депо Кандалакша обратился в Государственную инспекцию труда по Мурманской области с просьбой разъяснить: «Имеют ли железнодорожники депо право на данные компенсации?»

ГИТ Мурманска, установив нарушение трудовых прав работников (в связи с тем, что картами аттестаций у рабочих нашего депо 3-я группа вредности), обязала ОАО «РЖД» устранить выявленные нарушения трудового законодательства до 10 июля 2013 года. ОАО «РЖД» решило оспорить данное предписание в Октябрьском районном суде Мурманска. Однако 2 августа 2013 года компании в удовлетворении заявления об оспаривании предписания Государственной инспекции труда Мурманской области было отказано. Между тем, работодатель не спешил исполнять предписание Госинспекции. Даже когда в августе прошлого

года работники стали подавать иски в суд, можно сказать, не пошевелился.

27 января 2014 года Кандалакшский районный суд удовлетворил исковые заявления более двадцати работников ремонтного локомотивного депо Кандалакша, а именно: предоставить рабочим дополнительные 7 дней к отпуску в период за 2013-2014 годы, заключить дополнительные соглашения, в которых обязать работодателя предоставить рабочим 36-часовую рабочую неделю и дополнительный отпуск 7 дней, взыскать моральный ущерб в 1 тысячу рублей каждому из истцов.

Можно сказать, что практически мы установили вредность по семи различным группам слесарей (п/с, моторная, автоматная, слесаря-электрики по ремонту электрооборудования и т.п.) цеха ПТО, текущего ремонта и т.п. Рабочие, которые устали от постоянного нарушения законодательства со стороны ОАО «РЖД» и молчаливого согласия приютившегося рядом профсоюза РОСПРОФЖЕЛ, продолжают подавать исковые заявления. На конец января 2014 года уже выиграно более 25 исков.

Михаил Ляпаков

КУДА ХОТЯТ, ТУДА И ПЕРЕЧИСЛЯЮТ?

В марте 2013г. слесарь по ремонту подвижного состава моторвагонного депо Новомосковск Олег Валентинович Елисеев подал заявление о вступлении в МПЖ, а через день отнёс секретарю под регистрацию заявление на имя начальника депо В.В.Еганова об удержании из его заработной платы и безналичном перечислении профсоюзных взносов на счёт Межрегионального профсоюза железнодорожников.

В рядах профсоюза РОСПРОФЖЕЛ на тот момент Елисеев уже давно не состоял.

В декабре прошлого года руководство предприятия приняло решение включить Олега Валентиновича в список работников, направляемых на техническое обучение с

отрывом от производства в учебный центр «Перерва». Елисеев отказался, сославшись на то, что в июле 2012 года он уже там обучался: «Можно сказать, что обучение прошел за свой счёт, так как командировочные не получил, оплатили «по среднему» только 18 часов, да ещё и питание в столовой оплачивал сам. А там в столовой цены, что в ресторане».

Отказ Елисеева сначала принимать во внимание не хотели. Декать, включён уже в список, приказ издан, поезжай. И тогда Олег Валентинович сказал, что сначала переговорит с профкомом. «С профкомом какого именно профсоюза? – поинтересовались у него. – В «белом» профсоюзе ты не состоишь, ты туда взносы не платишь».

Просмотрев расчётные листки, Елисеев увидел, что у него действительно с апреля по ноябрь из заработной платы производилось удержание и перечисление профвзносов на расчётный счет РОСПРОФЖЕЛ.

Вопрос первый: почему профвзносы Елисеева, несмотря на поданное им заявление, перечислялись на расчётный счёт РОСПРОФЖЕЛ, а не на счёт МПЖ? Допустим, была допущена техническая ошибка, в бухгалтерии может быть напортачили. Тогда вопрос второй: как получилось, что об этой ошибке, точнее про то, что у Елисеева производится удержание взносов и перечисление их на счет РОСПРОФЖЕЛ, знал, к примеру, мастер? Знал и молчал?

Конечно, можно поинтересоваться и у Олега Валентиновича, как же он не обратил внимание на то, куда у него деньги отчисляются? Вот так и не обратил никакого внимания...

Профком МПЖ моторвагонного депо Новомосковск-1 обратился к начальнику предприятия с просьбой устранить данную ошибку, вернув О.В.Елисееву незаконно удержанные и перечисленные взносы на счёт РОСПРОФЖЕЛ. Надеемся, что хотя бы в первой половине февраля данное недоразумение разрешится.

Сергей Вывденко

КОЛДОГОВОР В ВОПРОСАХ И ОТВЕТАХ

6 марта 2014 года в городе Узловая Тульской области прошёл семинар на тему «Коллективный договор ОАО «РЖД» на 2014-2016 годы в вопросах и ответах» с участием председателя МПЖ Евгения Александровича Куликова и члена Исполкома МПЖ Дмитрия Игоревича Русиновича-Русака.

В этом году в компании начал действовать новый коллективный договор на 2014-2016 годы, регулирующий социально-трудовые отношения между работниками и работодателем в лице их представителей. Несмотря на то, что в новый колдоговор внесён ряд изменений, в целом же он не слишком отличается от предыдущего данного правового акта. Между тем, проведенный в феврале текущего года опрос в первичных организациях МПЖ, действующих на территории Тульской области, показал, что большинство железнодорожников практически не знакомо с новыми положениями колдоговора, а ведь с ним им предстоит жить целых три года. Учитывая данный факт, члены профкомов первичных организаций МПЖ приняли решение 6 марта провести обучающий семинар по теме «Коллективный договор ОАО «РЖД» на 2014-2016 годы в вопросах и ответах».

Участие в семинаре приняли члены первичных профорганизаций МПЖ эксплуатационного локомотивного депо Новомосковск, моторвагонного депо Новомосковск-1 и ремонтного локомотивного депо Узловая. Ведущие семинара Евгений Куликов, и Дмитрий Русинович-Русака ознакомили присутствующих с основными нововведениями в колдоговор, подкрепив их конкретными примерами; ответили на поступившие вопросы. В рамках обучающего семинара совместно с участниками мероприятия они также обсудили наиболее актуальные вопросы, с которыми первичные организации столкнулись в последнее время, дав по ним ряд практических рекомендаций.

ПРОФСОЮЗНЫЙ ДОЗОР

В эксплуатационном локомотивном депо Абакан-2 структурного подразделения Красноярской дирекции тяги - структурного подразделения Дирекции тяги - филиала ОАО «РЖД» в августе 2013 года начала действовать первичная организация МПЖ. На учредительном собрании председателем единогласно был избран Алексей Александрович Батраков, его заместителем – Иван Дмитриевич Жуков.

В Межрегиональный профсоюз железнодорожников, входящий в Союз профсоюзов России, люди вступают по разным причинам. Одни делают это осознанно, изучив Устав организации и приняв всё положительное, что даёт членство в МПЖ. Другие, включённые автоматически при поступлении на работу в РОСПРОФЖЕЛ и разочаровавшись в нём, ищут, где лучше. А некоторые работники, оказавшись в трудной жизненной ситуации, идут туда, где профактивисты уже на наглядных примерах доказали состоятельность и живучесть своей профорганизации. Так, в конце прошлого года в ППО МПЖ депо Абакан-2 обратился помощник машиниста тепловоза эксплуатационного локомотивного депо Ужур Геннадий Валерьевич Бодаговский с просьбой оказать содействие в прекращении неправомерных действий со стороны руководства предприятия в части незаконного и неправомерного применения к нему дисциплинарного взыскания. После уведомления профкомом ППО МПЖ депо Абакан-2 начальника депо Ужур о неправомерности его действий и о вмешательстве в трудовой спор профкома первичной организации, руководство депо приняло решение об отмене дисциплинарного взыскания Бодаговскому и прекращении дальнейшего преследования данного работника.

В январе текущего года в первичную организацию МПЖ депо Абакан-2 обратился помощник машиниста тепловоза локомотивного эксплуатационного депо Ачинск-1 Сергей

Валентинович Маклаков. Написав заявление о принятии его в ряды членов МПЖ, он также попросил разобраться в правомерности назначенной ему представителем работодателя, начальником эксплуатационного локомотивного депо Абакан-2 С.Д.Пронькиным, аттестации. Профком направил представителю работодателя соответствующее уведомление о необходимости включения в состав аттестационной комиссии представителя первичной профорганизации МПЖ. После этого работодатель отменил Маклакову аттестацию, заметив при этом, что проблемы с профсоюзом ему не нужны. И уже на следующий день Сергей Валентинович приступил к выполнению своих должностных обязанностей.

Итак, как видим, к ППО МПЖ депо Абакан-2 уже прислушиваются, и некоторые замечания работодатель старается устранить сразу, не доводя дело до конфликта.

ТУЛЬСКОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ПРОКУРАТУРОЙ ПРИНЯТЫ МЕРЫ ПО ЗАЩИТЕ ТРУДОВЫХ ПРАВ РАБОТНИКА

Тулльская транспортная прокуратура по обращению дорожного мастера Плехановской дистанции пути провела проверку исполнения трудового законодательства в Плехановской дистанции пути Московской дирекции инфраструктуры Центральной дирекции инфраструктуры - филиала ОАО «РЖД».

В ходе проверки выявлены факты привлечения работника предприятия к дисциплинарной ответственности с нарушением требований трудового законодательства, а также иные нарушения трудовых прав заявителя со стороны должностных лиц Плехановской дистанции пути.

Так, графики отпусков на 2012 и 2013 годы на предприятии в нарушение ч. 2 ст. 123 ТК РФ не соблюдались. С приказами о предоставлении ему отпусков дорожный мастер в 2012 и 2013 годы под роспись ознакомлен не был, то есть заместителем

начальника предприятия по кадрам и социальным вопросам допущены существенные нарушения требований закона, а также прав работника на полную и достоверную информацию об условиях труда.

Кроме того, Тульской транспортной прокуратурой в Плехановской дистанции пути выявлены нарушения в работе комиссии по трудовым спорам (КТС).

В соответствии с ч. 2 ст. 387 ТК РФ КТС обязана рассмотреть индивидуальный трудовой спор в течение 10 календарных дней со дня подачи работником заявления. Спор рассматривается в присутствии работника, подавшего заявление, или уполномоченного им представителя. Однако обращение дорожного мастера, поступившее в КТС в апреле 2013 года, рассмотрено не было, что привело к ущемлению гарантированных прав работника на разрешение индивидуальных трудовых споров и на защиту своих трудовых прав, свобод и законных интересов всеми не запрещёнными законом способами.

В связи с вышеизложенным, Тульской транспортной прокуратурой принесены 2 протеста на незаконные приказы о привлечении работника к дисциплинарной ответственности, которые по требованию прокурора были отменены. Руководителю Плехановской дистанции пути также внесено представление об устранении выявленных нарушений трудового законодательства, по результатам рассмотрения которых заместитель начальника предприятия по кадрам и социальным вопросам, а также председатель КТС привлечены к дисциплинарной ответственности, им объявлен выговор.

К НАМ ПРИЕХАЛ... ПРЕДСТАВИТЕЛЬ

Очередной приезд в локомотивное депо представителя Дирекции тяги ОАО «РЖД».

22 мая 2014 года, ранним утром, председателю ППО МПЖ Эксплуатационного локомотивного депо Пермь-сортировочная Свердловской ж.д. Ю.Г.Вохмякову позвонили из отдела кадров и попросили приехать к начальнику депо для беседы.

В кабинете, кроме начальника депо, был ещё представитель Дирекции тяги ОАО «РЖД». После того, как начальник депо Пермь-сортировочная покинул кабинет, и состоялся диалог с представителем ОАО «РЖД».

В ходе разговора были затронуты разные вопросы в рамках безопасности движения поездов и перевозки пассажиров и грузов. В первую очередь, был поднят вопрос о систематической недоработке у локомотивных бригад пассажирского движения. Председатель профсоюза открыто выразил свою точку зрения, что недоработка создана искусственно, то есть локомотивных бригад больше, чем нужно для перевозки пассажиров. Далее к нему обратились с вопросами о ремонте локомотивов и тепловозов, о некачественном ремонте, отсутствии ремонтной базы. В ответ председатель профсоюза привёл примеры из повседневных рабочих будней.

Например, локомотивная бригада в декабре 2013 года при приёмке тепловоза выявила две трещины в колёсном центре на 1-й и 6-й колесных парах. Доложила начальству. И что вы думаете? Начальник подменного пункта за своей подписью в журнале ТУ-152 разрешил работать!..

Следующий пример, совсем свежий. Локомотивная бригада привела тепловоз в депо на ТО-2. Мастер подошёл к локомотивной бригаде и сказал: «Давай поставим штампы в журнал ТУ-152, и отправляйся обратно, всё равно ничего делать не будем. Нечем, да и незачем».

Спрашивается, для чего тогда ПТЭ, для чего работников заставляют сдавать экзамены? Оказывается, можно на местах все решать, и начальство депо знает, как и на каком подвижном составе работать. А вот если что-то случится, то тогда и спросят с работников. Как это у нас и происходит.

В беседе представитель ОАО «РЖД» поинтересовался и по поводу накладного времени: локомотивным бригадам урезали время на приёмку и сдачу локомотива. Председатель профсоюза отметил, что подготовительно-заключительное время не укладывается ни в какие рамки.

В ходе беседы коснулись также области охраны труда. Согласно инструкции по охране труда, локомотивной бригаде запрещается подниматься на крышу локомотива. Кроме того, имеется аналогичный приказ главного инженера Дирекции тяги ОАО «РЖД». Однако в Эксплуатационном локомотивном депо Пермь-сортировочная имеется своя инструкция по охране труда, которая разрешает подъём на крышу, и имеется аналогичный приказ начальника депо. В 2012 году в этом депо погиб помощник машиниста тепловоза при подъёме на крышу тепловоза. Казалось бы, что ещё надо, пример налицо? Непонятно... А все потому, что никто не понёс наказание за гибель работника.

В общем, в ходе диалога выяснилось, что руководство ОАО «РЖД» не в курсе, что творится на местах, откуда до них доводят только хорошее. В основном о выполнении плана перевозок и экономии фонда заработной платы.

Два года назад в депо также приезжал представитель ОАО «РЖД» и общался с людьми. К сожалению, результат никакой... Может сейчас что-нибудь изменится? Хотелось бы верить...

А.Н.Волегов
Председатель ППО МПЖ
моторвагонного депо ст. Пермь-2 Свердловской ж.д.

В ХОДЕ ПРОВЕРКИ...

Профком ППО МПЖ ремонтного локомотивного депо Узловая обратился в Тульскую транспортную прокуратуру с просьбой проверить соблюдение должностными лицами предприятия требований федерального законодательства об охране труда.

В ходе проведённой проверки с привлечением в качестве специалистов заместителя начальника Московского территориального отдела Управления Федеральной службы по надзору в сфере защиты прав потребителей и благополучия человека по железнодорожному транспорту и сотрудников Узловского филиала ФБУЗ «Центр гигиены и эпидемиологии по железнодорожному транспорту» выявлен ряд нарушений. Так, было установлено, что на участке текущего ремонта грузовых тепловозов концентрация вредных веществ не соответствовала нормам; на участке профилактики загазованность оказалась выше санитарных нормативов, а концентрация в воздухе рабочей зоны оксида углерода, оксида азота, масляной аэрозоли превышала нормы в 1,02-1,04 раза.

Прокуратура и привлечённые к проверке специалисты подтвердили отсутствие, к примеру, мыла в туалетах, воздушных сушителей для рук; выявили, что уборка санитарно-эпидемиологических помещений проводится некачественно, а уборочный инвентарь не только старый и грязный, но и не промаркирован.

В своем обращении в прокуратуру профком ППО МПЖ депо, ссылаясь на пункт 3.2.26 Колдоговора ОАО «РЖД» на 2014-2016 годы, указал на несоответствие питьевой воды санитарным правилам и нормам, а в питьевых кулерах воды нет. Однако, как следует из ответа Тульской транспортной прокуратуры, «в депо располагаются кулеры, наполненные водой для питья работников предприятия».

Действительно, кулеры установили, после проверки провели собрание, на котором работникам было объявлено, что теперь

воду им станут привозить с родника. Но пока ни разу не привозили. Некоторые результаты проверки вызывают небольшое недоумение, впрочем, это мелочи. Разберёмся.

По результатам проведенной Тульской транспортной прокуратурой проверки в адрес начальника ремонтного локомотивного депо Узловая внесено представление об устранении выявленных нарушений с привлечением виновных лиц к дисциплинарной ответственности. В отношении главного инженера депо возбуждено 2 дела об административных правонарушениях по статьям 6.3 и 6.4 КоАП РФ, направленные для рассмотрения в Московский территориальный отдел Управления Федеральной службы по надзору в сфере защиты прав потребителей и благополучия человека на железнодорожном транспорте.

Ольга Казарина

ИЩИТЕ ВАШИ ДЕНЕЖКИ ...

Интересная история произошла в Первичной профсоюзной организации Межрегионального профсоюза железнодорожников эксплуатационного локомотивного депо Москва-пассажирская-Курская Московской железной дороги. Член профсоюза обратился в Банк ВТБ 24 с исполнительным листом о взыскании с ОАО «РЖД» 1000 рублей. Сумма, сами понимаете, небольшая, тем более было удивление, когда пришёл ответ, в котором Банк сообщил о том, что исполнительный лист, предъявленный к расчётному счёту ОАО «РЖД» в связи с отсутствием средств поставлен в очередь не исполненных в срок распоряжений... Говоря простым человеческим языком, банк сообщает, что у РЖД нет денег на счёте, чтобы выплатить символическую сумму в 1000 рублей.

Для кого символическую, а для кого и нет. Если соотнести эту сумму с предполагаемыми цифрами на счетах неких крупных компаний – сумма мизерная. А если соотнести с цифрой прожиточного минимума трудоспособного населения

Московской области в сумму 9218,00 рублей, то это его десятая часть.

Однако, дело даже и не в этом (хотя и в этом тоже). Что же получается, такая крупная компания и нет денег на счёте? Как-то это «несолидно» – ставить в очередь исполнительный лист, а на самом деле живого человека, на получение какой-то тысячи рублей. Интересно бы узнать, а сколько таких «листов-людей» ещё стоят в очереди, чтобы получить свои денежки? И когда же там появятся деньги, чтобы их могли получить стоящие в очереди?

Одним словом, как в сказке про Буратино, всегда находятся те, кто пытается даже у самого беззащитного оттяпать любую денежку... А все мы знаем, что произошло с денежками Буратино. Одна надежда, что у этой истории, так же, как и у сказки, будет хороший конец... Только вот любопытно, где деньги РЖД всё же? Ведь в данном банке находятся зарплатные счета работников, и перед этим они получили авансовые выплаты? Одним словом, ищите деньги...

НАКРЫЛАСЬ ПРЕМИЯ...

Премия как таковая является частью заработной платы, только вот в филиале ОАО «РЖД» Центральная Дирекция моторвагонного подвижного состава Свердловская Дирекция моторвагонного подвижного состава моторвагонное депо Пермь-2 по-всякому ищут причину эту часть не выплачивать.

Приказ за приказом...

Общеизвестно, что наша трудовая деятельность немислима без приказов, которые по-всякому её направляют и регулируют. Но в какую сторону – это уж как работодатель пожелает... Это видно на примере получения железнодорожными работниками части своей зарплаты в виде премии. На то есть воля работодателя и соответственный приказ. Однако... времена меняются, и, соответственно, приказы вместе с ними. К основному Приказу прибавляется куча дополнительных в виде

«внесения изменений в приказ №...» и т. д. Вот об одном таком «дополнительном» приказе и пойдёт далее речь.

Итак, речь о внесении изменений в приказ №... «Об утверждении Положения о премировании работников Моторвагонного депо Пермь-2 за основные результаты производственно-хозяйственной деятельности». О нём мы узнали от самих работников. Приказ был издан работодателем «в целях повышения ответственности работников... за исполнение нормативных актов ОАО «РЖД» и обеспечение технологической дисциплины в области безопасности движения поездов».

Далее в приказном порядке идёт перечень пунктов, которые можно использовать при гадании на ромашке, то есть «дать - не дать денег» со стороны работодателя и «получу - не получу премию» со стороны работника. Так как далее идут сплошные «дополнить перечень производственных упущений и нарушений трудовой и производственной дисциплины», прочитав которые работник более склонен и без гадания понять, что премии ему не видать, как...

Не спорим, порядок нужен во всём и везде. В этом смысле любой приказ организует процесс и расставляет всё по своим местам, призывая к организованности и дисциплине. Однако, когда большинство пунктов в своей основе имеют цель «неначисление текущей премии работнику и виновным в ненадлежащем исполнении своих трудовых обязанностей», невольно думается, а нет ли корысти со стороны работодателя?

При повременно-премиальной оплате труда, а такая в ОАО «РЖД» установлена, премия за основные показатели должна выплачиваться ежемесячно. Откуда тогда взялись в новом приказе такие странные временные параметры «невыплата премии за 6 месяцев работы»?

Не является ли это политикой наглым образом экономить бюджет компании в условиях экономического кризиса, увеличивая список условий невыплаты премий?

Межрегиональный профсоюз железнодорожников за весь период существования призывает и борется за начисление премии не раз в 6 месяцев, а за поездку или смену. Как известно, такие примеры в практике на железнодорожном транспорте были в прошлом, и есть в настоящем.

Будем надеяться, что все принятые руководством меры в плане премирования работников всё же приведут к улучшению трудовой дисциплины, а не к лишению работников части заработной платы. Только вот, к сожалению, предыдущие примеры говорят всего лишь о том, что премии лишают «по причине и без»... И даже в документе, который указывает на основание, причины и срок неначисления текущей премии конкретным работникам, этих причин слишком много...

Лидия Урсу

ДВИЖЕНИЕ ЛЮБОЙ ЦЕНОЙ? ИЛИ ВОЗВРАЩАЯСЬ К РАНЕЕ СКАЗАННОМУ...

В пресс-службе МПЖ поступила информация от Председателя одной из первичных организаций Межрегионального профсоюза железнодорожников, в котором он делится своими мыслями о ситуации на железной дороге, об обстоятельствах, в которые иногда ставят работников, когда им приходится выбирать между инструкциями и дополнительными «устными» приказами от местного руководства. О том, что в итоге получается, можете прочитать в его рассуждениях.

Прочитав статью, «Опять стрелочник виноват?» хотелось бы добавить факты из собственного 29-летнего опыта работы на железнодорожном транспорте.

В ноябре 2013 года у нас в депо произошел случай. Машинист проехал запрещающий сигнал по ст. Абдулино и въехал в бок прибывающего на станцию поезда. Крайним, как всегда, за отсутствием «стрелочника», оказался машинист.

Однако, если разобраться в происшедшем, то картина становится совсем запутанной.

Начнём с того, что данный поезд отправлялся со ст. Абдулино с бокового – неспециализированного пути. То есть, по всем правилам и инструкциям, его с этого пути отправлять было нельзя.

А дальше – ещё более интересная ситуация. По маршруту следования отправляющегося поезда находился маневровый сигнал. Вроде, какое дело имеет маневровый сигнал для грузового поезда? Это не выходной, не маршрутный, просто маневровый. Однако, он вдруг оказался выходным, о чём машинисту отправляющегося поезда, естественно, не сообщили ни устно, ни письменно (выдав предупреждение). Даже в Техничко-распорядительном Акте (ТРА) станции выходной сигнал в этом месте отсутствует. Более того, из-за ремонта стрелочной секции по маршруту следования отправляющегося поезда этот сигнал был выключен и просто не горел. Плюс с учётом того, что он карликовый, а дело происходило в тёмное время суток, да ещё во время дождя. Одним словом, напрашивается вопрос: это каким же надо обладать зрением, чтобы разглядеть, каким сигналом горит не горящий светофор???

В дополнение к этой ситуации следует добавить, что прибывающий поезд не переключил свой прожектор на тусклый свет, о чём машинист отправляющегося поезда и сделал ему замечание по радиосвязи. Оказалось, что переключатель в кабине управления был сломан.

В результате, за проезд несуществующего выходного сигнала, к тому же ещё и не горящего, ослеплённый прожектором встречного поезда из-за неисправности переключателя машинист уволен с транспорта. А все те лица, которые сопутствовали данному проезду, продолжают работать, как ни в чём не бывало.

Уточняем, для сведения, кто это был в данной ситуации:

- Дежурный по ст. Абдулино – отправил поезд с неспециализированного пути, не предупредив машиниста об особенностях следования по станции. Не поставила в известность дежурного по исполнительному посту о необходимости информирования машинистов о ремонтных работах и выключении из работы светофоров;

- Дежурный по исполнительному посту – не указала в предупреждении, выданном на поезд, что по маршруту следования производятся ремонтные работы с выключением из работы светофоров. Хотя, не исключена возможность, что она сама не знала о данном ремонте;

- Работники дистанции Сигнализации и связи СЦБ, которые производили ремонт, без выдачи предупреждения, самовольно изменили схему включения светофоров на ст. Абдулино, отключив питание и погасив светофор по маршруту следования отправляющегося поезда. Кроме того, они самовольно заменили литер светофора с маневрового на выходной, написав этот литер на бумажном картоне!!! Переименовав маневровый светофор в выходной;

- Машинист встречного поезда, который не потребовал произвести ремонт или замену переключателя режимов работы прожектора, проявив халатность, тем самым подставив своего коллегу.

Когда я четверть века назад учился на помощника машиниста, мой преподаватель, машинист с большим стажем сказал «золотые» слова: «Все правила и инструкции на железной дороге написаны кровью, и рассчитаны на одного дурака. Второй человек всегда проконтролирует и исправит ошибку коллеги. А вот когда эти дураки собираются в кучу, тогда беда...».

В послесловии хочу сказать, что машиниста, с одной стороны, ограничивают всевозможные инструкции, регламенты, распоряжения и телеграммы. С другой стороны – звонки и угрозы начальства и «ДВИЖЕНИЕ ЛЮБОЙ ЦЕНОЙ».

Может, из-за всей этой неопределённости и происходят «Чрезвычайные Происшествия» в ОАО «РЖД»? И, если перефразировать слова Президента В.В.Путина, может уже настало время сказать: «Хватит кошмарить МАШИНИСТА»?..

Николай Крохин

Председатель Первичной профсоюзной организации
Эксплуатационного локомотивного депо «Уфа»

ВОЗМУЩЕНЫЮ НЕТ ПРЕДЕЛА...

ПОСТФАКТУМ, ИЛИ МЫСЛИ О ВАЖНОМ

Два важных перекликающихся определённым образом информационных события обратили на себя наше внимание на прошлой неделе. Первое – это официальная информация о том, что ОАО «Центральная пригородная пассажирская компания» (ЦППК) реализует программу модернизации пригородных перевозок пассажиров на 15 лет. И второе – всколыхнувшее информационное пространство весть о том, что ночью в Москве вандалы изуродовали новый комфортабельный поезд, недавно вышедший на маршрут.

Пострадавший от рук вандалов электропоезд нового поколения ЭД4М-500 отправился с Курского вокзала в подмосковную Балашиху в конце мая. В вагонах поезда созданы все условия для комфортного проезда, в том числе и для пассажиров с ограниченными возможностями. Передний тамбур оснащен откидными устройствами для подъема и спуска, а для вызова помощника машиниста в тамбуре и у входных дверей есть специальная кнопка. Кроме того, размер туалетов в поезде рассчитан на инвалидные коляски, а в самом вагоне установлены специальные поручни и ремни безопасности.

Поезд отличается современным дизайном: у него гладкие боковые стены кузова, более обтекаемая форма кабины машиниста. Кроме того, в поезде установлены ветровые щитки, закрывающие подвагонное оборудование. До сих пор

такой состав можно было увидеть только на отраслевых выставках.

Судя по фотографиям «с места событий», очевидно, что над поездом «поработал» не один хулиган, а организованная группа. Обидно, что после усилий, которые прикладывает весь транспортный комплекс Москвы для обновления подвижного состава, для комфорта и удобства всех пассажиров, кто-то может сделать что-то подобное. Особо печален тот факт, что для своего хулиганства злоумышленники выбрали именно первую на Московской железной дороге электричку типа ЭД4М-500.

Интернет пространство взорвалось возмущёнными высказываниями по поводу произошедшего. Предложений по поводу того, как наказать виновников, множество. Оно и понятно, огромное количество людей пользуется пригородным электротранспортом. По статистике, в Москву и обратно из Подмоскovie в день перевозится до 1,5 млн. пассажиров. Это – огромная цифра! И от того, какие электрички перевезут людей до места работы, от качества обслуживания на железной дороге зависит их настроение и работоспособность.

В связи с произошедшим, в который раз возникает вопрос: как быть с взаимоуважением самих пассажиров по отношению друг к другу, к тому виду транспорта, так необходимому не только административным структурам для решения транспортного вопроса, а и им самим для удобства перемещения?

Возмущает тот факт, что подобные случаи не единичны, это видно по состоянию большинства пригородных электричек – исписанных и исчерканных. Проблема всего общества в том, что есть в нём такие несознательные её члены, которые делают это. И задача общества – воспитать в людях, особенно в подрастающем поколении, уважение ко всему их окружающему – живому и неживому, чтобы таких вопиющих поводов для возмущения было меньше.

А ведь общество – это мы! Так и хочется сказать, как в общеизвестном классическом мультфильме: «Ребята, давайте жить дружно!».

Что для этого нужно? К примеру, запустить в пригородных электричках, помимо коммерческой рекламы, также и рекламу социальную, воспитывающую, заставляющую задуматься, работающую на опережение событий, на профилактику правонарушений.

Понятно, что этого мало. Возможно, необходимо пересмотреть какие-то статьи закона, которые ужесточат наказание за подобные вандальные акты и сработают тогда, когда не сработали предупреждающие меры.

Однако, в связи с произошедшим, есть вопросы и к Центральной ППК, ведь если компания вкладывает миллиарды в программу модернизации пригородных перевозок, и в развитие современных технологий в том числе, то, как хороший хозяин, она должна беспокоиться о сохранности того, что имеет. Обновление подвижного состава влечёт за собой обязательство более надёжной его охраны. В наш век существуют достаточно совершенные системы видеонаблюдения, которые компания уже закупает в рамках программы модернизации. Значит, их необходимо использовать по максимуму. Плюс в плане охраны объектов никто не отменял человеческий фактор, то есть наши «доблестные охранники», которые должны выполнять охранные функции там, где не достаёт «всевидящее око» систем видеонаблюдения...

Испокон веков на Руси всё решали всем миром. И, если всем постараться, получится вот такой симбиоз, основанный на сознательности общества в целом, воспитанности её членов в частности, и рачительного хозяйствования со стороны надлежащих структур. Возможно, это сделает в будущем нашу жизнь чуточку комфортнее, приятнее и достойнее. И, может, тогда мы, во всех отношениях, лучше заживём?..

Лидия Урсу

НАМ ПИШУТ...

Наша газета систематически размещает на своих страницах актуальные материалы на злобу дня. Это статьи о мероприятиях, проводимых профсоюзными организациями, о профсоюзных активистах, о членах профсоюза, чем-то отличившихся в процессе своей трудовой деятельности, а также просто об интересных значимых событиях, происходящих в стране и на железных дорогах бескрайней России.

Общеизвестно, что для того, чтобы размещённые материалы были интересны для читателей, нужна активная связь с самим читателем. Поэтому нам важно любое от вас сообщение. Пусть в виде вопроса, замечания, пожелания или, как на этот раз, целого письма, в котором человек открыто и откровенно рассказывает о наболевшем с уверенностью, что его поймут и помогут.

Неравнодушный машинист тепловоза конкретного депо пишет без прикрас о том, что происходит на его рабочем месте. Хотя, по имевшимся многочисленным фактам, такое могло произойти, и происходит периодически, и в других депо в ОАО «РЖД». Он с сожалением сообщает, что именно из-за того, что не промолчал, как многие, а указал руководству на их неправомерные действия, в данный момент оказался без работы, ему пришлось уволиться по собственному желанию под давлением руководства.

По роду своей деятельности машинисту стали известны некоторые факты, которые он и изложил в своём письме. В нём речь идёт о конкретных руководителях высшего звена в ОАО «РЖД» позволяющих себе некорректное поведение по отношению к своим подчинённым унижающее их человеческое достоинство. И такие случаи не единичны. При этом вышестоящее руководство по каким-то им одним лишь ведомым причинам, либо не придаёт этому значения, либо вообще скрывает.

Далее в письме о проверках, при которых обнаруживаются недостатки, но увольняют впоследствии только простых работников («стрелочников»). А руководители на местах, от которых в большей мере эти недочёты зависят, так и остаются работать дальше, не неся никакой ответственности за свою некомпетентность.

Похоже, кто-то в верхах то ли не хочет всерьёз разобраться в источнике проблем на железной дороге, то ли слишком дорожит своими руководителями на местах, считая, что беззащитного простого работника легче уволить, создавая этим видимость решения проблем. На что надеются: на русское «авось», или что «свято место пусто не бывает» и на их место придут другие?.. Но что будет, когда иссякнет поток желающих идти на простые рабочие должности по причине либо нехватки таких кадров, либо нежелания людей за небольшую зарплату выполнять ответственнейшую тяжёлую работу по перевозке пассажиров и грузов? Да ещё, при этом, выслушивать унижительные оскорбления от своего начальства? И быть в постоянном страхе, что за малейшую провинность ты будешь наказан, уволен, а семья останется без основного источника заработка.

Казалось бы, есть организация, которая обязана защитить работника от произвола начальства – это профсоюз. Однако в письме подчёркивается, что данный работник являлся членом приоритетного на железной дороге профсоюза, но профсоюзный комитет не предпринял никакой попытки отстоять его интересы. Автор письма и обратился за помощью и поддержкой в Межрегиональный профсоюз железнодорожников.

Не став на защиту машиниста, профсоюз тем самым не оправдал цель, ради которой создан, а именно – защита прав и интересов своих членов.

Обидно также за окружающих сослуживцев, которые, чаще всего, к сожалению, в таких ситуациях остаются глухи к попытке своего собрата изменить что-то в их повседневных

рабочих буднях. Они безучастны к беде ближнего и не поддерживают его. Терпеть и не высовываться – удел многих. Они не думают о том, что завтра сами могут оказаться в такой же ситуации, и забывают народную мудрость, что только вместе мы – сила.

По-видимому, и скорее всего, это общая проблема нашего общества. Жаль, что в таких случаях чаще всего окружающие не поддерживают инициативу активистов, а оказавшись в одиночестве, им приходится сдавать свои позиции.

Межрегиональный профсоюз железнодорожников – как пример свободного профсоюза, который создан именно и только для защиты трудовых прав и интересов своих членов, советует работникам в любых трудных ситуациях не отчаиваться. Главное, не сдаваться и, прежде чем уволиться, использовать все возможные методы защиты своих прав, если твёрдо уверены в своей правоте.

Иван Паровозов

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, профильных 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

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 идёт за возвратом

денег, если у него есть льготы. Подобная схема рассматривается и для пригорода.

Вопрос в том, кто будет администрировать возврат денег и заниматься списком 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 придётся 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

ПРОФСОЮЗ ВНЕДРЯЕТСЯ ВО ВСЕМИРНУЮ СЕТЬ

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

«Мы создали сайт, на котором собираемся 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

ПРОФАКТИВ ПАССАЖИРСКОГО ВАГОННОГО ДЕПО ЮДИНО ПРАЗДНУЕТ ПЕРВУЮ ПОБЕДУ

В Объединение профсоюзов Татарстана поступило сразу четыре решения Бахтинского 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 – Минивалеев Ильдар 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 объёме документы, связанные с трудовой деятельностью, необходимые членам профсоюза. Не вступая в словесную перебранку и не теряя время попусту, члены ППО МПЖ подали четыре исковых заявления 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 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

ОБРАЩЕНИЕ В СМИ ЛИДЕРА ПРОФСОЮЗА С МЫСЛЯМИ О НАБОЛЕВШЕМ

Председатель Первичной профсоюзной организации Эксплуатационного локомотивного депо «Уфа» структурного подразделения Куйбышевской дирекции тяги – структурного подразделения дирекции тяги филиала ОАО «РЖД» Николай Анатольевич Крохин обратился с письмом на Башкирское Телевидение (БСТ).

В своём письме Н.А.Крохин делится мыслями о наболевшем и описывает последние события, произошедшие в ОАО «РЖД» с точки зрения, как работника, так и профсоюзного активиста, пытающегося события изложить, осмыслить, довести до широкой публики, надеясь, что это внесёт какую-то лепту в решение проблем и позволит защитить интересы работников железной дороги.

Своим обращением Николай Крохин хочет сказать, что многих проблем могло и не быть, а многих происшествий можно было легко избежать, если бы в ОАО «РЖД», и особенно в структурных подразделениях этой компании, соблюдались основные нормы Безопасности движения, Охраны труда и режим рабочего времени.

Он акцентирует внимание, приводя конкретные примеры, на то, что в настоящее время условия труда структурных подразделений из трудовых постепенно переходят в рабовладельческие. Даже когда магистральные локомотивы ходят наполовину разоборудованные, когда машинист не видит куда едет, когда нет возможности остановить поезд при возникновении аварийной ситуации, даже тогда всё равно поезд должен ехать, а работник работать. Зачем же тогда пишутся законы, зачем написаны ПТЭ (Правила Технической Эксплуатации) и все другие инструкции и приказы? Зачем, если работник должен работать несмотря ни на что?!

Про режим труда работодатель вообще слушать не хочет, заставляя локомотивные бригады работать по две, три, а то и больше смен подряд. Например, только в октябре месяце

Николая Крохина привлекали к работе в течении 28 часов подряд, причём за всё это время никто из должностных лиц не поинтересовался самочувствием работника, не издал приказ на продление режима, не истребовал письменного согласия работника, не запросил мнения профсоюзной организации. А такое привлечение к труду в депо «Уфа» носит массовый систематический характер.

Отдельно в своём письме председатель ППО МПЖ остановился на отношении к профсоюзной организации.

Профсоюзу на предприятии, по его словам, работать просто не дают. Все локальные нормативные акты, все распоряжения идут без согласования с профсоюзной организацией. Николай Анатольевича, Председателя профсоюзной организации МПЖ, работодатель не отпускает на съезды, конференции, краткосрочную профсоюзную учёбу и прочие профсоюзные мероприятия. Но, главное, находят всяческие причины не допустить его к работе, лишая тем самым средств к существованию.

На членов свободного профсоюза идёт активное давление. Профсоюзу не выделено помещение для работы, не выделены места для размещения профсоюзной информации, а те объявления и информационные листки, что они пытаются вывесить, работодатель немедленно срывает и уничтожает. Про председателя первичной профсоюзной организации (ППО) работодатель распространяет фиктивные порочащие честь, достоинство и деловую репутацию слухи, вынуждая других писать отказы от работы с ним.

Надеемся, что председатель ППО МПЖ Эксплуатационного локомотивного депо «Уфа» структурного подразделения Куйбышевской дирекции тяги – структурного подразделения дирекции тяги филиала ОАО «РЖД» Николай Анатольевич Крохин будет услышан средствами массовой информации Башкирии. А мы, в свою очередь, окажем всяческое содействие ему в этом и будем следить за дальнейшим развитием событий.

ПОБЕДА В СУДЕ С ТРЕТЬЕЙ ПОПЫТКИ...

Пермский краевой суд принял частное определение в пользу члена Первичной организации Межрегионального профсоюза железнодорожников (МПЖ) моторвагонного депо ст. Пермь-2 Свердловской ж.д. помощника машиниста Ю.Г.Вохмякова.

Судебная коллегия по гражданским делам Пермского краевого суда, рассмотрев в открытом судебном заседании гражданское дело по апелляционной жалобе на решение Дзержинского районного суда г. Перми от 07 мая 2014 года помощника машиниста Юрия Георгиевича Вохмякова, работника Эксплуатационного локомотивного депо Пермь-Сортировочная Дирекции тяги Свердловской железной дороги ОАО «РЖД», приняла решение в его пользу.

Юрий Вохмяков обратился в суд с иском к ОАО «РЖД» о взыскании заработной платы в размере 5 210 руб. 30 коп. за период с октября по декабрь 2013 года, взыскании компенсации морального вреда в размере 2 000 руб. Исковые требования он мотивировал следующими обстоятельствами: Он работает помощником машиниста электровоза в Эксплуатационном локомотивном депо Пермь-Сортировочная Дирекции тяги Свердловской железной дороги ОАО «РЖД». Ему установлен суммированный учёт рабочего времени с учётным периодом один месяц. В декабре 2013 года он не выполнил установленную норму труда по не зависящим от него причинам, вместо 175 часов работодатель предоставил ему работу лишь на 152,10 часа, недоработка составила 22,39 часов. По закону недоработанные до нормы рабочего времени часы ему должны были быть оплачены исходя из среднего заработка. Кроме того, при получении расчетных листков за октябрь, ноябрь, декабрь 2013 года он узнал, что работодатель не оплатил ему компенсационную выплату за разъездной характер работы за 6 поездок, чем нарушил распоряжение ОАО «Российские железные дороги» № 2343 р от 31.10.2011 года.

Решением Дзержинского районного суда г. Перми от 07.05.2014 г. с ОАО «РЖД» в пользу Ю.Г.Вохмякова была взыскана заработная плата за декабрь 2013 года; компенсационная выплата за разъездной характер работы и компенсация морального вреда в сумме 1 000 рублей.

Судебная коллегия по гражданским делам Пермского краевого суда подчеркнула, что нарушения трудовых прав работников Эксплуатационного локомотивного депо «Пермь-Сортировочная», выразившиеся в отказе работодателя оплачивать недоработанные до нормы рабочего времени часы, имеют систематический характер. Несмотря на установление судом факта нарушения трудовых прав работников, работодатель продолжает допускать аналогичные нарушения трудового законодательства. В связи с чем Начальнику Эксплуатационного локомотивного депо Пермь-Сортировочная Дирекции Тяги ОАО «РЖД» предписано принять меры по недопущению впредь таких нарушений.

Интересы члена профсоюза в суде защищал председатель ППО МПЖ моторвагонного депо ст. Пермь-2 Свердловской ж.д. А.Н.Волегов. По его словам, частное определение было принято в отношении начальника депо, профсоюз же просил суд вынести его в адрес юридического лица, то есть ОАО «РЖД».

Тем не менее эта победа радует тем, что пусть с третьей попытки, но суд поддержал и удовлетворил требования работника к работодателю. Особое значение имеет то, что Судебная коллегия по гражданским делам Пермского краевого суда впервые отметила систематичность нарушения трудовых прав в ОАО «РЖД» и перечислила наличие аналогичных дел по искам других работников железной дороги, ранее обратившихся в судебные инстанции за справедливостью.

МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫЙ ПРОФСОЮЗ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ –
СОБЫТИЯ И ЛИЦА















