



Локомотивосоюз

Выпуск № 4 (96)

Апрель, 2007 г.

В апреле в Вологде прошла конференция членов РПЛБЖ. Основной темой обсуждения стала система оплаты работников железнодорожной отрасли.

Пересуды

СУД ПРИКАЗ ОТМЕНИЛ

В «Локомотивосоюзе» №6(86) за 2006 год опубликована статья председателя ПО РПЛБЖ локомотивного депо Узловая В. Зименкова «Стойка на голове». Вкратце напомним ее содержание.

3 апреля в 08 ч. 30 мин. на перегоне Полунино-Узловая-3-Жданка Тульского отделения Московской железной дороги локомотивная бригада в составе машиниста А. Казанкова и помощника Н. Новикова собственными силами ликвидировала возгорание дизель-поезда 481. Однако, вместо поощрения или хотя бы получения нормальной медицинской помощи, в тот же день, сразу после борьбы с огнем, бригада посетила сразу две оперативки, на последнюю даже в Тулу съездили. А еще через месяц машинисту Казанкову вручили для ознакомления приказ об объявлении им выговора за неправильное использование средств пожаротушения, не установление возможной причины возгорания.

Разумеется, ребята при поддержке профсоюза обратились в суд за восстановлением справедливости. Пока суд изучал дело, выяснилось, что за помощника машиниста Новикова кто-то по доброте душевной взял да и поставил подпись, дескать с приказом ознакомлен и с выговором полностью согласен. Хотя сам работник под данным приказом не только закорючки не поставил, но и в глаза его не видел.

На помощь пришел профсоюз РПЛБЖ, который помог локомотивной бригаде составить исковое заявление в суд с просьбой отменить приказ начальника депо о наложении дисциплинарного взыскания и возвращении

премии, поддержал ребят в суде, оплатил проведение графологической экспертизы.

...Отступлю от темы, ибо, появляются у нас время от времени господа, считающие, что уж слишком много они от своих кровно заработанных перечисляют в профсоюз, дескать, ничего не получая взамен. Так вот, не хочется, конечно, мелочиться, но графологическая экспертиза – дело не из дешевых, а также адвокат тоже в копейчку может обернуться. Так что тем, кто считает, что много платит в профсоюз, стоит подумать: случись с ним беда, сможет ли он сам оплатить не одну поездку в столицу на судебные заседания, да еще и адвоката каждый раз туда возить?

Но вернемся к случаю с локомотивной бригадой. Судебные заседания то переносились, то ответчик не те документы представлял, то еще что-нибудь... Но все имеет свой конец. В апреле 2007 года мировой судья судебного участка №382 района Красносельский г. Москвы принял решение отменить приказ начальника депо №369 от 4 апреля 2006 года в части объявления выговора машинисту А. Казанкову и помощнику машиниста Н. Новикову, взыскать с руководства компании невыплаченную бригаде премию, а также взыскать с ОАО «Российские железные дороги» компенсацию в порядке ст. 236 ТК РФ, компенсацию морального вреда и оплатить судебные расходы, в т. ч. на проведение графологической экспертизы.

О. Ревзина.

Страна Эмпэссия

День «Дурака»

1 апреля в локомотивном депо Вологда начался весенний комиссионный осмотр локомотивов, направленный на улучшение так называемого технического состояния локомотивного парка и санитарно-гигиенических норм содержания подвижного состава.

Проведение данного мероприятия в локомотивном депо Вологда определяется тем, что локомотивные бригады без их письменного согласия (в нарушение действующего законодательства, а именно ст.72 ТК РФ), в добровольно-принудительном порядке на различные сроки поочередно переводят на работы, не предусмотренные трудовым договором. А в результате выполнение этих работ сводится к тому, что квалифицированные работники (кем, между прочим, и являются машинисты и помощники машинистов) занимаются не своей прямой обязанностью, коей является перевозка грузов и пассажиров, а вынуждены натирать электровозы и тепловозы тряпками, смоченными, в лучшем случае, керосином. (Еще бы машинистов полы в многочисленных кабинетах руководителей мыть обязывали да ремонтные каналы драить со служебными сортирами в цехах депо, так как в самих-то локомотивах от санузлов остались одни воспоминания. Вот бы санитарное состояние было – о-го-го !). Видимо, для этого работники локомотивных бригад и заканчивали различные учебные заведения и курсы.

Конечно, всем понятно, когда локомотивная бригада выполняет пункты ТО-1 по окончанию поездки, что является ее прямой обязанностью. Но устраивать показуху два раза в год, объясняя это «высокой заботой» о чистоте и «эстетике» рабочих мест (хотя фактическое состояние санитарии, гигиены и прочих «технических состояний» подвижного состава любому работнику ОАО «РЖД» хорошо известно. В частности, в Вологде городские мусорные баки, на мой взгляд, внешне выглядят более «эстетично», чем «внутреннее убранство» электровозов, а техническое состояние локомотивов равно состоянию «ведра с болтами»). Вот и хотелось бы спросить у «отцов-командиров»: не желают ли и они приобщиться к «прекрасному» и личным ударным трудом, с тряпкой и шваброй в руках вымыть локомотивы так, чтобы потом целых полгода (раз уж «комиссионный осмотр» проводится два раза в год, следовательно, для отличного состояния подвижного состава этого достаточно. Можно и пункты ТО-1 отменить за ненадобностью) локомотивная бригада, находясь в кабине электровоза, наслаждалась чистотой и блеском стен, полов, новыми, удобными и соответствующими нормам сиденьями; работающими в кабинах розетками, функционирующими санузлами и умывальниками, исправно действующими стеклоочистителями, нормально закрывающимися дверями и окнами, безотказными приборами и так далее, т.е. всеми благами, которые изначально имелись, да потом пропали. Между прочим, как говорят некоторые руководители, машинисты сами все и растащили. С трудом могу представить машиниста, несущего в одной руке локомотивный унитаз «для дома, для семьи», а в другой - пачку щеток стеклоочистителя для личного авто, и плетущегося следом, сгорбившегося под тяжестью четырех локомотивных кресел, помощника, держащего при этом в зубах шкафчик для одежды. Вот бы была потеха, если бы такое в реальности увидеть довелось! А особенно лицезреть счастливые, озаренные лица членов их семейств, спешащих накрыть кормильцам и благодетелям стол в честь привалившего счастья.

Да, писал когда-то дедушка Крылов свои, кстати, и сейчас актуальные басни, в которых, помните: «... картины рисовать - художник, а сапоги тачать – сапожник». Но, то ли наши начальнички их не читали, то ли им все равно, что там классик прописал, так как до сих пор не могут и не хотят понять: каждый должен заниматься своим делом, а не быть «универсальным солдатом», ибо «иначе нам удачи не видать»!

Зато известно, что 1 апреля на Руси указом еще Петра Великого был объявлен Днем дурака. Уж не поэтому ли начало весеннего комиссионного осмотра локомотивов в депо Вологда приурочено к такому большому празднику?! А что? Весьма символично, не правда ли?

Д.Шириков, председатель ПК ППО РПЛБЖ
локомотивного депо Вологда.

Ситуация**СВОБОДА СЛОВА НЕ ГАРАНТИРУЕТСЯ?**

В «АиФ»-Пермь в сентябре прошлого года появилось интервью с председателем территориальной организации РПЛБЖ Пермского отделения Свердловской железной дороги А. Волеговым, председателем первичной организации РПЛБЖ локомотивного депо Пермь-2 В. Бобковым и его заместителем В. Абуткиным.

Отвечая на вопросы журналиста, ребята не только сообщили о том, чем в реальности живет сегодня железнодорожная отрасль, как живет людям, обеспечивающим ее бесперебойную деятельность, но и подтвердили свои слова конкретными примерами из жизни предприятий Свердловской железной дороги – филиала ОАО «РЖД».

Да, примеры железнодорожники привели не из приятных, чем, видимо, и вызвали недовольство руководства дороги, которая подала на ребят в суд. Суд вынес решение: опубликовать опровержение и принести извинения администрации дороги.

Помните, «Гудок» в свое время опубликовал статью «Фокусники», порочащую честь и достоинство членов свободного профсоюза. Так мы до сих пор этого опровержения и извинения ждем! А вот высокое начальство, оказывается, имеет полное право требовать опровержения реальных фактов. Вот вам и свобода слова!

В следующем номере мы вернемся к данной ситуации и попробуем разобраться, что к чему.

Соб. инф.

ЛОКОМОТИВЫ НЕМЕЦКОЙ ЭКОНОМИКИ

С задержкой на год ОАО "Российские железные дороги" и немецкий концерн Siemens подписали контракт по техобслуживанию поездов Velaro RUS. ОАО «РЖД» закупает восемь таких поездов для скоростного сообщения между Москвой и Петербургом. Обе стороны признают, что переговоры были "очень сложными". Сервисное соглашение оказалось дороже, чем контракт на покупку поездов. Отраслевые эксперты, отмечая выгодность соглашения для Siemens, констатируют, что у ОАО РЖД не было выбора. В результате общий объем вложений госкомпании в немецкую экономику составит более €600млн.

Контракт стоимостью €300 млн заключен на 30 лет. Он является неотъемлемым дополнением к договору на €276 млн по поставке восьми пассажирских электропоездов Velaro RUS, который ОАО «РЖД» и Siemens заключили почти год назад. Еще €42 млн РЖД потратило на разработку проекта модификации немецких поездов Velaro для российских железных дорог. Весь проект принесет Siemens около €618млн.

В июле будет собран корпус первого из восьми Velaro RUS, после чего стартует их серийное производство в интересах ОАО РЖД. Электропоезд длиной 250 м сможет перевозить до 600 пассажиров со скоростью от 250 до 330 км/ч. Часть закупаемых поездов будет оснащена двухсистемными электродвигателями, которые способны работать как на переменном, так и на постоянном токе. Первый поезд Velaro RUS должен появиться в России в 2008 году.

Еще на подписании предварительного соглашения ОАО «РЖД» и Siemens, которое состоялось в апреле 2005 года в Ганновере, суть происходящего точно сформулировал Владимир Путин, назвавший проект "российскими инвестициями в немецкую экономику". Но в итоге траты ОАО РЖД будут еще больше: для запуска поездов монополии необходимо реконструировать основной ход Октябрьской железной дороги (ОЖД) для обеспечения скорости движения 250 км/ч. Ранее в ОАО «РЖД» оценивали необходимые вложения в 24 млрд руб. Таким образом, госкомпании (активно требующей средств госбюджета на инфраструктурные проекты) ускорение движения поездов между Москвой и Петербургом обойдется почти в €1,3млрд.

После торжественной церемонии подписания сервисного контракта ни Владимир Якунин, ни Ханс Шаберт не смогли пояснить, о чем же шла дискуссия целый год и удалось ли ОАО «РЖД» добиться от Siemens каких-либо уступок. Стороны сослались на глубокую конфиденциальность соглашения. Господин Якунин лишь уточнил, что обеспечение запчастями полностью закреплено за немцами. "Это позволяет Siemens четко контролировать состояние и эксплуатационные качества поездов, а нас освобождает от необходимости самостоятельно выходить на рынок в поиске деталей", – пояснил президент ОАО «РЖД».

Ханс Шаберт отметил, что проект "предполагает передачу российской промышленности новых технологий". С учетом наличия у Siemens СП с российскими машиностроительными заводами немецкий концерн "исходит из того, что будет получать необходимые запасные части в том числе и от российских предприятий". Топ-менеджер уверяет, что специализированное депо, создающееся в рамках контракта, "будет одним из самых современных в мире". Скорее всего, базой станет депо "Металлострой", которое специалисты Siemens уже посещали в 2006 году. По словам сотрудника пресс-службы РЖД Александра Гиршова, "немецкие коллеги дали высокую оценку депо".

Многочисленные критические замечания в адрес сервисного контракта, которые весь год в неофициальных беседах отпускали менеджеры ОАО «РЖД», на официальном мероприятии не прозвучали. Но позицию железнодорожников сформулировали Ъ отраслевые эксперты. По их мнению, соглашение, безусловно, очень выгодно Siemens, а у РЖД просто не осталось маневра для переговоров. "Сервисное обслуживание, безусловно, более рентабельно, нежели даже само производство техники, – говорит аналитик Банка Москвы Михаил Лямин. – Но у ОАО «РЖД» теперь просто нет другого выхода, ведь если подсчитать стоимость организации собственного сервисного предприятия, то затраты могут оказаться на порядок выше". С ним в целом согласен вице-президент консалтинговой компании TransCare Group Александр Колик, который, впрочем, обращает внимание на соответствие ситуации мировой практике. "Во всем мире уже давно принято продавать сложную технику вместе с сервисным обслуживанием", – говорит господин Колик, отмечая, что российским компаниям придется к этому привыкать.

АЛЕКСЕЙ -ЕКИМОВСКИЙ

Дайджест-пресс

«ТРЕБОВАНИЯ ЖЕСТЧЕ, ЧЕМ У КОСМОНАВТОВ...»

На представлении начальника Свердловской железной дороги президент ОАО «РЖД» В. Якунин, кроме официальной части, ответил и на ряд вопросов работников дороги. В частности, на вопрос о распределении путевок в ведомственные здравницы и дома отдыха, Якунин посетовал на то, что компания выделяет путевки по заявкам дорог, а потом люди не приезжают. «С этим безобразием, - заявил он, - должен бороться профсоюз».

Конечно, безобразие, что люди не едут в ведомственные дома отдыха. Но, правда, не совсем понятно, что имел в виду президент компании, призывая профсоюз на борьбу с «этим безобразием». То ли профсоюзным лидерам следует людей до самой здравницы сопровождать, то ли требовать установления разумной стоимости путевок,

соответствующих уровню предоставляемых в ведомственных здравницах и домах отдыха услуг.

Еще один вопрос, как сообщает Накануне.RU, прозвучал о надбавках к зарплате для машинистов-инструкторов. Якунин согласился, что наставничество, безусловно должно поощряться, и поручил новому начальнику Свердловской железной дороги проследить за этим.

Также прозвучал вопрос о слишком жестких требованиях, предъявляемых к состоянию здоровья в некоторых подразделениях дороги. Якунин и с этим согласился: «Я считаю неразумными те требования, которые существуют, например, для бригад машинистов. У нас иногда требования жестче, чем у космонавтов». И заметил, что руководство ОАО «РЖД» сейчас работают над данным вопросом.

Соб. инф.

...И ЗА ЦЕНОЮ НЕ СТОЯТ

Общероссийская газета «Новая» в номере от 26.01.2007 года в статье «Дивизия «Ватная борода» во всех подробностях рассказала об организации «новогодней» акции движения «Наши», участие в которой, по информации самого движения? приняло до 70 тысяч активистов из 56 российских городов в костюмах Деда Морозов и Снегурочек. «Нас тогда удивила, - пишет газета, - готовность ОАО «РЖД» посодействовать движению в организации акции – для перевозки участников в столицу железные дороги (заметим – госмонополия) выделила «нашим» 22 состава (это более 20 тысяч мест). Учитывая то, что на билеты была предоставлена скидка в 30%, движению фактически бесплатно выделили 7 поездов. Формально скидку разрешила особая комиссия РЖД по рассмотрению обращений по оказанию материальной помощи общественным и религиозным организациям, гражданам».

«Новая поинтересовалась у РЖД, могут ли иные общественные организации рассчитывать на подобные скидки, а не только пропрезидентские движения. РЖД продемонстрировали исключительную демократичность, подтвердив в своем ответе газете, ну и нам, следовательно, что:

«...при проезде организованных групп пассажиров во внутреннем сообщении, численностью 10 и более человек, предоставляются скидки со стоимости проезда, отправлением в следующие периоды года: с 01 октября по 01 ноября, с 10 ноября по 20 декабря, с 15 января до 20 марта, с 01 апреля по 25 апреля в размере:

- при общем расстоянии следования до 2000 км:

10% при численности группы от 10 до 25 человек;

15% при численности группы 25 и более человек;

- при общем расстоянии следования более 2000 км:

20% при численности группы от 10 до 25 человек;

30% при численности группы 25 и более человек».

«Так что, граждане, езжайте Российскими железными дорогами, - советует газета. – Группами. От десяти человек. Будет хорошая скидка. Костюм Деда Мороза можно не надевать».

Так что, железнодорожники, гордитесь тем, какая щедрая у нас компания на спонсорство и благотворительность! И помните, в этой щедрости есть и ваш труд, а не только членов комиссии РЖД по рассмотрению обращений по оказанию материальной помощи сторонним организациям!

Учредитель и издатель: ИК РПЛБЖ. Тираж: 990 экз. Бесплатно. «Локомотивосоюз» Адрес для писем в редакцию: 107140, Москва, а/я 2. Куликову Е.А. <http://www.rplbg.ru> E-mail: rplbg@mail.magelan.ru Тел./факс: (495) 156-85-45

По вопросам распространения нашей газеты обращайтесь по телефонам: Москва: (495)156-85-45, 266-59-51, ж.д., 5-89-96, С.Петербург: (812) 768-45-24, ж.д. 2-45-24, Воронеж: (4732) 79-62-48, Пермь: (3422) 24-28-50, Котлас (81-837) 50-556, Вологда (8172) 77-10-24

