



Локомотивсоюз

Выпуск № 11 (91)

Ноябрь, 2006 г.

У РПЛБЖ ГРЯДЕТ ЮБИЛЕЙ. НАМ ИСПОЛНИТСЯ 15 ЛЕТ. УЖЕ 15! ДОРОГИЕ ДРУЗЬЯ, МЫ БУДЕМ РАДЫ, ЕСЛИ ВЫ ПОДЕЛИТЕСЬ С НАМИ **ФОТОГРАФИЯМИ**, СВОИМИ ВОСПОМИНАНИЯМИ О ТОМ, КАК ВСЕ НАЧИНАЛОСЬ, РАССКАЖЕТЕ О ДЕЯТЕЛЬНОСТИ НАШЕГО ПРОФСОЮЗНОГО ДВИЖЕНИЯ ЗА ЭТИ ГОДЫ. СВОИ МАТЕРИАЛЫ НАПРАВЛЯЙТЕ В АДРЕС РПЛБЖ.

Юбилей

1991 год. Августовский путч, Ельцин и Горбачев, полупустые прилавки, первые задержки с заработными платами... А для железнодорожной отрасли - это год начала деятельности независимого профсоюза машинистов России, ныне Российский профессиональный союз локомотивных бригад железнодорожников.

В НОЯБРЕ 91-ГО

29 октября 1991 года в Моссовете состоялась 2-ая конференция локомотивных бригад, оставившая след в истории не только принятием участниками конференции резолюции с требованиями к правительству страны и руководству МПС, но и призывом к созданию профсоюза новой формации, основной целью которого будет реальная защита прав и интересов его членов, а не раздача санаторных путевок и взятие под козырек перед начальством. Одними из первых на него откликнулись локомотивные бригады цеха эксплуатации депо Москва-пассажирская-Курская.

В течение трех дней, с 20 по 22 ноября, в депо прошли собрания, итогом которых стало учреждение первичной профсоюзной организации независимого профсоюза машинистов России, создание стачкома локомотивных бригад цеха эксплуатации.

СИЛА ПРОФСОЮЗА – ЕГО ЛЮДИ!

Ах, этот боевой, революционный, полный надежд на изменение жизни к лучшему 91-й год прошлого столетия! Какое желание бороться и отстаивать свои права было у железнодорожников! Время показало, что не все, к сожалению, способны выдержать испытание трудностями, не сломаться под шантажом и давлением. В самом начале в ряды первички независимого профсоюза вошло почти все предприятие. Потом произошла смена в руководстве депо, и «новая метла» взялась активно выметать всякое «инакомыслие». Тут еще и зарплату на немного, но повысили... И люди стали потихоньку выходить, решив, что они уже всего добились. В последствии взятый руководством ОАО «РЖД» курс на «свержение» независимого профдвижения тоже не прошел безболезненно. Сейчас численность первичной профорганизации РПЛБЖ депо Москва-пассажирская-Курская стабильная. В ее рядах в основном машинисты, половина из которых вступила в первые годы деятельности профсоюзного движения. Отрадно отметить, что сегодня вливается в ряды и молодежь.

С 2003 года ППО РПЛБЖ депо возглавляет **Геннадий Филатов**, состоящий в рядах РПЛБЖ с 1991 года: *«Время летит быстро. И вот уже 22 ноября 2006 года наша первичная профорганизация отмечает свой 15-летний юбилей. Нам есть что рассказать, чем отчитаться, но сегодня я хотел бы, прежде всего, поблагодарить тех, чья жизнь и деятельность неразрывны с нашим профсоюзом. Это Владимир Пономарев, который в первые дни становления нашей профорганизации, можно сказать, взял удар на себя, за ним уже потянулись другие. Это Сергей Иванов, Николай Косяков, нынешний зам. председателя профкома Юрий Ливенцев...»* Вот говорят: «Знай наших!» Мы тоже можем с гордостью сказать: «Знайте наших!» Среди основателей нашей первичной профорганизации (да, можно сказать, и нашего профсоюза!): **Евгений Куликов**, первый председатель профкома, а ныне – председатель РПЛБЖ; **Сергей Крючков**, сегодня председатель ревизионной комиссии РПЛБЖ.

Я желаю всем, кто создавал нашу первичную профорганизацию, кто сегодня отстаивает право железнодорожников на объединение в профсоюз, всем членам ППО РПЛБЖ локомотивного депо Москва-пассажирская-Курская самого главного - выдержки, веры в себя, в РПЛБЖ и в профсоюзное движение в целом. Потому что профсоюз – это вы, а не конкретно Куликов, Филатов, Русинович....И, конечно, крепкого здоровья, благополучия в семье, материального достатка».

Записала О.Ревзина.

В первичках РПЛБЖ**ОТМЕНИЛИ? А МЫ И НЕ ЗНАЛИ...**

Машинистов дизель-поезда Тульской дирекции пригородных перевозок (ТДПП) С. Ю. Чехлова и В. В. Подымова приказом и. о. начальника предприятия Н. И. Давыдова №128 от 03.02.2006 г. за нарушение п. 10.8 гл. 10 местной инструкции по обслуживанию дизель-поездов лишили предупредительных талонов №1.

Председатель первички РПЛБЖ ТДПП обратился в Государственную инспекцию труда в г. Москве с заявлением об отмене приказа №128, в части лишения машинистов предупредительных талонов №1, как нарушающего ряд требований трудового законодательства. В ответ госинспектор труда на железнодорожном транспорте А. В. Мальков сообщил, что в ходе проверки с выездом на место доводы, изложенные в заявлении, полностью нашли свое подтверждение. В адрес руководства дирекции было направлено предписание об отмене приказа №128, в части лишения машинистов Чехлова и Подымова предупредительных талонов №1, сроком исполнения предписания к 13 августа 2006 г.

Шло время, но исполнять предписание никто не спешил. Пришлось тревожить Тульскую транспортную прокуратуру. И. о. Тульского транспортного прокурора Ю. В. Кузнецов сообщил, что «во испол-

нение указанного предписания приказом начальника ТДПП В. Ф. Домова №816 от 08.08.2006 г. «Об отмене действия приказа» приказ №128 от 03.02.2006 г. был отменен. Копия приказа №816 направлена госинспектору труда на железнодорожном транспорте Малькову 10.08.2006 г. Следовательно, оснований для применения мер прокурорского реагирования не имеется».

Итак, приказ и. о. начальника ТДПП Давыдова отменен начальником ТДПП Домовым и прокурорской меры реагирования не требуется... Все просто замечательно. Одно удивляет. Почему об отмене приказа ни машинистов, ни председателя первички РПЛБЖ ТДПП не проинформировали, а узнали они об отмене только из ответа прокурора?

М. Киселев.

Страна Эмпээсия**НЕТ ПРЕДЕЛА БЕСПРЕДЕЛУ**

В ОАО «РЖД» возможно все – за исключением того, что невозможно. В ряду невозможного - соблюдение железнодорожным руководством трудового законодательства.

В июне т. г. приказом начальника локомотивного депо им. Ильича Московской железной дороги машинисту электровоза Д. Г. Федорову был объявлен выговор. О вынесенном ему дисциплинарном взыскании машинист узнал только при получении расчетного листка за июнь и очень сему факту удивился.

Профсоюз РПЛБЖ, куда машинист обратился с просьбой помочь разобраться со странной ситуацией, взялся за дело. И тут та-акая карусель закрутилась!.. Приказ о выговоре отменяется на основании того, что работник не был с ним ознакомлен, а подпись под приказом поставлена кем-то другим. (Интересно, и кто же на себя взял смелость за Федорова расписаться?)

Однако, отменив приказ, премию незаслуженно наказанному не возместили. Более того, его отстранили от работы на несколько поездок, лишили премии якобы за не ознакомление с приказом перед поездкой. Вообще, в огороде – бузина, а в Киеве – дядька.

Выступив в защиту Федорова, профсоюз РПЛБЖ обратился в Мещанский суд г. Москвы. Надо же восстановить справедливость!

...И вот наступил судный день. В начале судебного заседания представители ОАО «РЖД» предоставили суду приказы о выплате Д. Г. Федорову премий за июнь, за книгу замечаний и экономию электроэнергии. Несмотря на то, что в данном судебном заседании не рассматривался вопрос о лишении премии за не ознакомление с приказом, истцу и его представителю предоставили приказы об отмене и этих приказов и выплате премии. Но и это не все! Работнику оплатили время незаконного отстранения от работы! А мы-то еще только готовились к подаче иска по данному вопросу. Да, мысль некоторых железнодорожных руководителей движется иногда в совсем необъяснимом направлении.

Несмотря на отмену приказов, за неуважение к работнику суд взыскал с ОАО «РЖД» 2000 рублей в счет удовлетворения морального вреда, нанесенного машинисту. Так что и на начальство найдется управа, когда работник готов отстаивать свои права!

Д. Русинович-Русак,
председатель ПК РПЛБЖ депо Москва-3.

И смех, и грех

УХАЛОВСКОЕ ХОЗЯЙСТВО

(по мотивам сказки «На своем месте», опубликованной в газете «Сигнал» №39 за 2006 г.)

В октябре т. г. орган печати Российского профессионального союза железнодорожников и транспортных строителей «Сигнал» опубликовал статью «На своем месте», в которой на все лады восхваляет председателя ПК Роспрофжел локомотивного депо Вологда Вологодского отделения Северной железной дороги. Большая такая хвалебная ода с фотографией господина А. С. Ухалова на фоне надписи «Партия - ум, честь и совесть нашей эпохи» (видимо, Ухалов тоже считает себя умом, честью и совестью, а также и партией, как говорится, до кучи).

Чем же прославился господин А. С. Ухалов? В период своей работы в Роспрофжел с 1997 года и по сей день он увеличил число членов своей организации на 5,4%. Автор этих строк также состоял в Роспрофжел, правда, заявление о вступлении в эту организацию не писал, а был зачислен «автоматом» при поступлении на работу в 1999 году. Но, прочитав статью в «Сигнале», только сейчас понял, как попал в данный профсоюз, ведь у господина Ухалова на рабочем столе заявления о вступлении сами по себе «образуются». Основной заслугой автор материала ставит председателю ПК Роспрофжел работу комиссии по трудовым спорам локомотивного депо Вологда, которая «решает вопросы быстро и четко». Оно, конечно, все так, но вот беда, согласно действующему законодательству РФ, никакого отношения к профсоюзным организациям данная комиссия не имеет.

Прочитав вышеупомянутую статью, создается впечатление, что в «заслуги» А. С. Ухалова входят: постройка локомотивного депо Лоста; реконструкция тележечного и электромашинного цеха; ремонт цеха эксплуатации... Далее, исходя из текста, фантазия у нашего героя закончилась в результате огромной усталости и физического истощения после постройки локомотивного депо Лоста. Сил еще хватило предложить отремонтировать небольшой холл за счет средств профкома, но руководство депо отказало, решив, видимо, что-то сделать за свой счет.

По поводу комиссии по трудовым спорам локомотивного депо Вологда могу сообщить, что она до того «активно» работает, что, трудясь в поте лица на арене защиты прав работников, позабыла взять у прежнего состава комиссии печать, которая находится невостребованной до сего времени (почти целый календарный год) у бывшего секретаря комиссии по трудовым спорам Э. Л. Мглинца, возглавляющего сейчас территориальный комитет РПЛБЖ на Северной железной дороге.

По мнению автора статьи в «Сигнале», в локомотивном депо Вологда у ремонтников и душевые с раздевалкой по «евростандарту», как в лучших домах Лондона и Парижа (в действительности в наших раздевалках можно снимать реалити-шоу из серии «Остаться в живых» да фильмы-катастрофы), и запчастей всего-то 30% на ремонт подвижного состава недостает, и приемыщики (правда, иногда) «закрывают глаза», выпуская неисправные локомотивы в эксплуатацию (одним больше – одним меньше – ерунда какая). Жаль вот только «рычагов борьбы» с этим у господина А. С. Ухалова нет, а то бы... Председатель ПК Роспрофжел Трудовой кодекс РФ, видимо, в глаза не видел и с законодательством о профсоюзах не на дружеской ноге, в противном случае знал бы, что рычагов этих у профсоюза предостаточно.

Из статьи-интервью с Ухаловым также следует, что переработка у локомотивных бригад, по статистике, на брата всего-то по 130 часов (на начало октября 2006 года). Ну, тут как говорится – «...есть ложь, есть наглая ложь, есть статистика». В качестве пояснения приведу задачу. У одного соседа в гараже стоит новый «Хамер», у другого – весьма не новый «Запорожец». Вопрос: какие машины имеют по статистике оба соседа? Мой ответ: оба соседа имеют по приличной «Ауди». Так что, уважаемый читатель, можете представить, сколько у отдельных «стахановцев» часов переработки.

Итак, с комиссией по трудовым спорам в локомотивном депо Вологда разобрались, с запчастями (30% по статистике) тоже, с переработкой локомотивных бригад вроде тоже ясно. А то, что людей, работающих в ремонтных цехах, заставляют в добровольно-принудительном порядке брать отгулы за свой счет господина Ухалова не очень беспокоит? «Рычагов» у него нет?

Иногда у нас случаются уникальные события, и у господина Ухалова рычаги воздействия находятся! К примеру, он совместно с начальником локомотивного депо Вологда С. А. Альмеевым откорректировал «Положение по оказанию материальной помощи работникам Северной железной дороги – филиала ОАО «РЖД» при уходе в очередной оплачиваемый отпуск» (№НЗТ 02/97 от 28.02.05 г.), утвержденное начальником Северной железной дороги. Продукт совместной творческой мысли звучит так (приводим дословно):

1. Оказание материальной помощи членам профсоюзной организации Роспрофжел производится согласно данного Положения.
2. Оказание материальной помощи не членам профсоюзной организации Роспрофжел – в половинном размере от указанных в Положении.

Данный документ господа назвали «Дополнением к коллективному договору Вологодского отделения Северной железной дороги по локомотивному депо Вологда». Правовую оценку сему творению по заявлению ПК ППО РПЛБЖ локомотивного депо Вологда теперь даст Вологодская транспортная прокуратура.

Что же еще сделал А. С. Ухалов, кроме раздачи путевок для членов (и то не для всех, а для «не членов» в нашем локомотивном депо путевок почему-то нет) по защите трудовых прав работников? Сие есть тайна великая. За это, возможно, он и был удостоен премии Российского профсоюза железнодорожников и транспортных строителей.

Д. Шириков,
и. о. председателя ПК ППО РПЛБЖ
локомотивного депо Вологда

Мнение**БУДЕТ ЛИ ПРИБЫЛЬНОЙ КОЛЕЯ?**

Отрадно, что еженедельник «Экономика и жизнь» стал уделять много внимания положению дел на стальных магистралях, по праву называемых кровеносной системой экономики России. И хорошо, что стали публиковаться отклики читателей на эти и другие злободневные темы.

В №36 опубликован восторженный репортаж о первой, чуть не в мире, прибыльной пригородной пассажирской компании «Омск-пригород». Не умаляя большой работы железнодорожников по повышению эффективности перевозок, хочу предостеречь от преждевременных победных рапортов. В материале говорится о значительном росте прибыли, но честно признается, что на балансе компании нет основных фондов (здания вокзалов находятся по-прежнему на балансе основной железной дороги, как и сохранение пригородного подвижного состава – на балансе локомотивного депо). Как же можно считать прибыль, когда за счет дяди содержатся значительные ресурсы, дающие до-

ход? Получается как в кинофильме «Волга-Волга»: кричать я буду, а отвечать ты будешь. Подобный опыт уже был. В проектных организациях практиковались временные трудовые коллективы, ограниченно платившие «материнской организации» за используемые ресурсы, то есть почти не отдававшие ей ничего из доходов за пользование этими ресурсами. А из этого делался вывод о неэффективности госсектора. Была история и в Питере, когда хитроумный арендный договор позволил припеваючи жить нахлебнику за счет арендодателя. Так было хорошо, что он не ушел даже после решения суда о расторжении договора. Только прекращением движения смогли его обанкротить и выгнать.

Подобная омской сомнительная операция проводится в Московском узле, где в состав пригородной дирекции не включено ее обслуживающее специализированное моторвагонное депо Домодедово. При этом применяются далеко не всегда честные способы выманивания работников из основной РЖД в дочерних компа-

нии, после чего они нередко исполняют романс «Ах, когда б я прежде знала...». Подробно об этих махинациях говорится в газете альтернативного железнодорожного профсоюза – РПЛБЖ, - который имеет в своем активе не только десятки выигранных процессов в защиту конкретных работников, но и два Верховных Суда, отменивших противоправные положения высшей железнодорожной инстанции.

Надо заметить, что руководство ОАО «РЖД» ведет себя некорректно не только к ныне работающим, но к будущему своей отрасли. В обращении к студентам отрасли господин Якунин, президент ОАО «Российские железные дороги», сказал о плавности и бесконфликтности своих реформ, умолчав, что десятки тысяч студентов и преподавателей отрасли стали железнодорожниками второго сорта и при самовольно расширенном железнодорожным руководством толковании законодательства вообще не признаются железнодорожниками.

М. Кардасевич,
инженер-экономист путей сообщения.

ПРЕСС-СЛУЖБА ИНФОРМИРУЕТ

В Москве прошел очередной съезд Федерации независимых профсоюзов России. У Федерации, как и у большинства профорганизаций, входящих в нее, независимость присутствует только в названии, в остальном же это очень даже зависимые от работодателей профсоюзы.

Последний день съезда ФНПР был отмечен митингом, инициаторами проведения которого выступили действительно независимые российские профсоюзы, высказавшие свое отношение к данному мероприятию, а также к деятельности ФНПР в целом. **Участие в митинге приняли представители Российского профессионального союза локомотивных бригад железнодорожников.**

И о главном. Главный у ФНПР по-прежнему тот же, господин Шмаков.

Учредитель и издатель: ИК РПЛБЖ. Тираж: 990 экз. Бесплатно. «Локомотивосоюз» Адрес для писем в редакцию: 107140, Москва, а/я 2. Куликову Е.А. <http://www.rplbg.ru> E-mail: rplbgi@mail.magelan.ru Тел./факс: (095) 156-8545

По вопросам распространения нашей газеты обращайтесь по телефонам: Москва: (495)156-8545, 266-59-51, ж.д. 5-89-33, 5-89-96, С.Петербург: (812) 768-45-24, ж.д. 2-45-24, Воронеж: (4732) 79-62-48, Пермь: (3422) 24-28-50