



Локомотивсоюз

Выпуск № 7 (87)

Июль, 2006 г.

В ИЮНЕ Т. Г. РЯДЫ РПЛБЖ ПОПОЛНИЛА ПЕРВИЧНАЯ ПРОФСОЮЗНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ЛОКОМОТИВНОГО ДЕПО ВОЛОГДА.

О ТОМ, КАК В ДЕПО ВОЛОГДА РОЖДАЛАСЬ ПЕРВИЧКА РПЛБЖ, В МАТЕРИАЛЕ «МЕДВЕЖЬЯ УСЛУГА, ИЛИ КАК МЫ СОЗДАВАЛИ ПРОФСОЮЗ».

Акцент

НЕЧАСТНЫЙ ВОПРОС

В одном из июньских номеров «Гудка» помещен материал Н. Жеребцова, в котором приведены факты последствия приватизации железных дорог Великобритании. Мы решили предложить вниманию наших читателей данную статью (разумеется, в сокращенном варианте), чтобы лишний раз доказать, почему РПЛБЖ оказался прав в вопросах приватизации Российских железных дорог.

«...Великобритания в своё время стала пионером приватизации железнодорожного сектора в Европе. С 1994 по 1997 год британские железные дороги были разделены на части и поэтапно приватизированы. Вся инфраструктура досталась тогда частной компании «Рэйлтрэк». Она выплачивала огромные дивиденды акционерам, однако совсем не инвестировала (не вкладывала – ред.) средства в развитие железнодорожной сети. Поэтому многие эксперты считают британскую реформу железных дорог примером неудачной приватизации отрасли.

После разгосударствления на железных дорогах страны произошла серия крупных аварий, в том числе и с человеческими жертвами. Поезда на отдельных направлениях стали ходить медленнее, чем при королеве Виктории. Так, согласно справочникам, в 1900 году дорога от Ливерпуля до Манчестера занимала всего 40 минут. Теперь, чтобы преодолеть это расстояние на поезде требуется на семь минут больше. В 1898 году поездка от Ливерпуля до Саутгемптона занимала 35 минут, сейчас этот путь можно проделать за 46 минут.

Анализ ситуации на железных дорогах показал, что причинами продолжающихся аварий и нарушений расписания движения поездов являются неудовлетворительное состояние путей и неэффективность существующей системы управления железнодорожным транспортом. Для улучшения ситуации правительство лейбористов разработало специальный план развития железных дорог до 2010 года, в соответствии с которым в отрасль будут привлечены инвестиции в размере 73,5 млрд. фунтов стерлингов. Эти средства в основном будут направлены на обновление и модернизацию подвижного состава, железнодорожного полотна, систем безопасности движения.

В 2004 году министерство транспорта страны опубликовало «Белую книгу: - Будущее железнодорожного транспорта», раскрывающую долгосрочные планы правительства по реорганизации отрасли. Они предусматривают меры по возвращению государству контроля над железными дорогами.

Для исправления ситуации планируется в 2006 году сократить число компаний–операторов пассажирского железнодорожного транспорта с 25 до 16, к 2010 году – до 10. Контроль за деятельностью компаний–операторов пассажирских перевозок передаётся министерству транспорта, за эксплуатацией сети и качественными характеристиками перевозочного процесса - владельцу инфраструктуры компании «Неотурк Рэйл», которая будет отвечать за планирование, разработку графиков движения и восстановление нормальной работы в случае сбоев.

Принципиальной целью правительства является восстановление контроля за стремительным ростом субсидий, необходимых «Неотурк Рэйл» и пассажирским компаниям–операторам. С целью снижения расходов министерство транспорта в перспективе будет принимать все стратегические решения, а «Неотурк Рэйл», невзирая на частную форму собственности, выполнять задачи поставленные Минтрансом.

(Окончание на стр. 4)

МЕДВЕЖЬЯ УСЛУГА, или КАК МЫ СОЗДАВАЛИ ПРОФСОЮЗ

События, сопровождающие создание в ряде предприятий ОАО «РЖД» первичных профсоюзных организаций РПЛБЖ, порой не просто скандальны. Они карикатурно скандальны. Так, ряд работников локомотивного депо Вологда приняли решение о вступлении в Российский профессиональный союз локомотивных бригад железнодорожников. Ребята еще и первичку свою не создали, а начальство уже поспешило продемонстрировать им свою «любовь и доброжелательность».

Оказывается, создание первичной профсоюзной организации – это преступление. Об этом мы узнали, создавая первичку у себя в депо Вологда. Проводя учредительное собрание в цехе эксплуатации, знали, что занимаемся вполне законным делом. Так как в соответствии со ст. 30 Конституции Российской Федерации каждый имеет право «на объединение, включая объединение в профессиональные союзы для защиты своих интересов. Свобода деятельности общественных объединений гарантируется». Однако у

руководства депо на этот счет оказалось другое мнение. Посчитав создание первички личным оскорблением, заместитель начальника депо по эксплуатации Д. Г. Трикоз вначале попытался разогнать собрание, но это у него не получилось. Тогда он помчался к телефону вызывать на помощь сотрудников МВД. У сотрудников милиции забот хватает и без того, а потому, видимо, на подобный призыв о помощи не сильно торопились, приехав лишь к тому времени, когда собрание закончилось (успокоив, расстроенное руководство

депо Вологда). О приезде нескольких нарядов милиции мы узнали лишь на следующее утро, когда по депо поползли слухи, что «вчера здание цеха эксплуатации оказалось захвачено неизвестными злодеями» (по рассказам очевидцев, на вызов приехало не менее десятка сотрудников правоохранительных органов).

Подобные действия руководства депо создали нам дополнительную рекламу и на утро желающих вступить в ряды РПЛБЖ стало еще больше.

Э. Мглинец, машинист депо Вологда,
Д. Шириков, пом. машиниста.

В первичках РПЛБЖ

ПОСЛЕ ВМЕШАТЕЛЬСТВА РПЛБЖ

С первого апреля т.г. начальником локомотивного депо Узловая Московской ж. д. О. В. Морозовым приказом за №117 от 01.02.2006 была отменена доплата за совмещение и увеличение объема работ. Эта доплата, как сообщили работникам, теперь вводится в систему премирования. Посчитав данный приказ руководства неправомерным, нарушающим трудовое законодательство, в том числе ст. 151 ТК РФ, профком РПЛБЖ депо обратился в Государственную инспекцию труда в г. Москве с просьбой установить причины нарушений трудового законодательства и принять меры к их устранению. В ходе проверки госинспектором труда на железнодорожном транспорте А. В. Мальковым все доводы, изложенные в нашем обращении, нашли подтверждение. В адрес руководства локомотивного депо Узловая было направлено предписание об отмене приказа начальника депо №117.

Также, только после обращения профсоюза РПЛБЖ в Госинспекцию труда на транспорте, был отменен приказ руководства предприятия о введении вызывной системы для локомотивных бригад, изданный с нарушением ряда требований трудового законодательства.

В. Зименков,
председатель ТО РПЛБЖ локомотивного депо Узловая.

Мнение**ОБЕЩАЮТ ОТМЕНУ ПТЭ...**

В недавнем интервью газете «Гудок» вице-президент – главный инженер ОАО «Российские железные дороги» Валентин Гапанович сообщил, что российские железные дороги стоят на пороге решения беспрецедентных технических задач. Впервые за последние 30 лет компанию ожидает списание ряда моделей локомотивов, выработавших ресурс (наконец-то, а то уже устали от сообщений о возгорании и поломках в пути локомотивов), и замене их новыми видами. Кроме того, владельцы подвижного состава «получат возможность в реальном времени отследить все операции, производящиеся в вагонном депо»... А еще, Гапанович пообещал, что «исчезнут привычные для железнодорожников Правила технической эксплуатации и инструкции»: «...в связи с разработкой технических регламентов должен сообщить неожиданную для железнодорожников новость: Правила технической эксплуатации в нынешнем виде не будет. ПТЭ, все инструкции – по сигнализации, движению и маневровой работе – претерпят серьезные изменения не только касаясь обложки или названия, они будут полностью структурированы. Взамен будет создано несколько технических регламентов с расписанными требованиями. Это будет читаемая, понятная книга, которая станет настольной для железнодорожников. Регламентов будет несколько. Макроотраслевой техрегламент – нечто похожее на ПТЭ. Под ним по структуре – разрабатываемый нами ряд специальных техрегламентов по энергетике, подвижному составу, пути, сигнализации и связи. А выше – блок национальных стандартов. Это первая отраслевая концепция в нашей стране в области техрегламентов, и она относится к железнодорожному транспорту. Представители РЖД участвуют в работе всех комитетов, которые созданы при Минпромэнерго РФ – по металлургии, безопасности, энергетике, по опасным грузам – чтобы мнение железнодорожников было услышано при разработке техрегламентов в смежных отраслях, с которыми мы сотрудничаем. Кроме того, ОАО «РЖД» подписало с Евросоюзом интересный документ, по которому стороны вместе будут работать над

А ЧТО ПРЕДЛАГАЮТ ВЗАМЕН?

гармонизацией законодательной базы, что и предусматривает закон о техрегулировании. Российские железные дороги намерены стать активным участником процессов гармонизации законодательной базы единого экономического пространства».

Что сказать? Действительно, неожиданно. Мы, правда, думали, что Евангелие, Библия, Коран (вообщем, кто во что верит), на худой конец букварь или сберкнижка являются настольными книгами. Ан нет, для железнодорожников настольной должен стать макроотраслевой техрегламент. Так сказал Гапанович!

«Возможно, отмена ПТЭ и к лучшему», - считают некоторые железнодорожники. Ведь теперь каждый работник (если они правильно поняли слова вице-президента – главного инженера ОАО «РЖД») будет изучать как «отче наш» только тот техрегламент, который касается непосредственно его работы в отрасли. И не надо будет зубрить требования, не относящиеся к его профессиональной деятельности. Экзамены проще станет сдавать.

В то же время, немало железнодорожников, считающих, что отмена ПТЭ ничего хорошего не сулит. Взамен Правил технической эксплуатации получим несколько технических регламентов с еще неизвестно какими «расписанными требованиями», да в придачу обещают ряд специальных техрегламентов. Тот, кто знает наше железнодорожное руководство, не уверен, что работников не заставят сдавать экзамены по всем этим нововведенным документам. К тому же, в железнодорожной отрасли сейчас полным ходом идет реформирование: присоединение, отделение, рождение всяких «дочек». И что же мы получим: каждое ОАО будет устанавливать свои порядки, прописывая их в спецтехрегламентах? Эдак придется свободное время только штудированию техдокументов посвящать...

Вот такие мнение витают в компании среди работников по поводу отмены ПТЭ. **А что думают об отмене привычных ПТЭ и замене их несколькими техническими регламентами наши читатели? Приглашаем вас к разговору. Пишите, делитесь мнением.... Кто знает, может и вице-президент – главный инженер ОАО «РЖД» Валентин Гапанович до нас снизойдет и вступит в диалог.**

НЕЧАСТНЫЙ ВОПРОС

Реформа железнодорожного транспорта имеет целью увеличение пассажирских перевозок на 50%, грузоперевозок на 80%, для чего в эксплуатацию будут переданы 6 тыс. новых вагонов и локомотивов, а также модернизирована система безопасности движения.

Таким образом, государство в значительной степени возвращает себе контроль над отраслью. Речь, однако, не идёт о полной ренационализации железнодорожного транспорта - это предложение лейбористской партии было проигнорировано.

Между тем самый крупный профсоюз Великобритании Национальный союз RMT, объединяющий железнодорожников, моряков и транспортников, также ведёт кампанию за повторную национализацию железных дорог. «Приватизация означает, что огромные ресурсы изымаются из железнодорожной отрасли, что у железных дорог постоянно недостаёт средств и штатов, а стоимость проезда при этом непомерно растёт», - говорит Боб Кроу, член исполкома Международной федерации транспортников (МФТ) и генеральный секретарь RMT, членской организации МФТ.

«Повторная национализация сэкономит налогоплательщикам Великобритании миллиарды фунтов стерлингов, которые могут быть возвращены в государственный бюджет и использованы на благо общества», - добавляет Боб Кроу.

Р. С.: Профсоюз РПЛБЖ с момента возникновения угрозы приватизации железных дорог России занял резко отрицательную позицию по данному вопросу. Проводились конференции, митинги, пикеты, выступления в профсоюзной печати, предпринимались попытки привлечь внимание к этой проблеме широких слоёв общественности. Вероятно, наш голос был слишком слабым, а поддержка ничтожно мала, и сейчас мы имеем то, что имеем - растаскивание некоторыми ушлыми господами нашей общей собственности по частным дочерним компаниям с целью получения максимально высокой прибыли.

ЛЮДИ ПРИХОДЯТ В РПЛБЖ ЗА ЗАЩИТОЙ

В одном из июльских номеров газеты «Правда» опубликована статья В. Вишнякова «Флаг зелёный рядом с красным», в которой председатель РПЛБЖ Е. Куликов прокомментировал ситуацию с созданием первички РПЛБЖ в Брянске, а также ответил на другие вопросы корреспондента. Отрывок из данной статьи предлагаем вниманию наших читателей.

В. Куликов: «...» ...В нашей отрасли в последнее время нарастает тенденция к росту интенсификации труда при общем фактическом снижении заработной платы. Рабочие хотят защитить свои права, вот и вступают в наши ряды.

Корреспондент: Но ведь у железнодорожников уже есть другой профсоюз – Российский профсоюз железнодорожников и транспортных строителей, называемый в обиходе Роспрофжел.

В. Куликов: Да, он был создан вскоре после Октябрьской революции. Но в настоящее время Роспрофжел полностью подконтролен работодателям и не способен реально защищать интересы рабочих. Его нынешние лидеры – это в основном бывшие высокопоставленные руководители железнодорожного транспорта. Вчера, допустим, начальник дороги, сегодня – председатель профсоюза. Эти люди, как правило, далеки от рабочей среды, от насущных интересов тружеников. Ситуация в Брянске – это не какой-то исключительный случай, скорее она типична. Повсюду желание рабочих вступить в наш профсоюз начальство встречает в штыки, угрожает им всякими карами. Недавно это произошло, например, на станции Москва-Ярославская, где составители поездов никак не могут добиться от руководства полной оплаты фактически отработанных часов. Или в депо Домодедово, где людей принуждают перейти в недавно созданную дочернюю компанию с потерей в зарплате и лишением ряда социальных льгот, которыми они ранее пользовались.

Корр.: Итак, люди приходят к вам за защитой своих интересов. Оправдываете доверие?

В. Куликов: На нашем вооружении три метода защиты прав работников. Первый – убеждение представителей администрации в том, что законы надо соблюдать. Срабатывает не всегда, но пытаться надо. Договориться чаще удается там, где у нас крупные организации. Правда, в последнее время стиль работы ОАО «РЖД» стал очень жестким, начальство откровенно не желает считаться с интересами людей. Второй – обращение в судебные органы, в прокуратуру, федеральную инспекцию труда по защите нарушенных прав работников. Недавний пример: двенадцать работников локомотивного депо Калуга обратились к нам с жалобой на то, что администрация депо незаконно удержала с них заработную плату за якобы перерасход дизельного топлива, до десяти тысяч рублей с каждого. Изучив нормативные документы, мы пришли к выводу, что это действительно незаконно. Обратились в Федеральную инспекцию труда в г. Москве. Результат – все получили назад свои деньги. У проводниц депо Домодедово вычли из зарплаты стоимость похищенной из вагонов видеотехники. Мы обратились в суд. Деньги вернули, начальника депо сняли с должности. И третье – массовые акции, от забастовок до так называемой «работы по правилам», в результате чего невозможно нормально эксплуатировать подвижной состав. К сожалению, частенько находятся люди, готовые работать за копейку хоть «на метле», то есть штрейкбрехеры.

Р. С.: Более подробно ознакомиться с интервью, которое председатель РПЛБЖ Е. Куликов дал корреспонденту газеты «Правда», можно также на сайте профсоюза.

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; 8 (906) 701-9086
По вопросам распространения нашей газеты обращайтесь по телефонам: Москва: (095)156-8545, 266-59-51, ж.д. 5-89-33, 5-89-96, С.Петербург: (812) 768-45-24, ж.д. 2-45-24, Воронеж: (0732) 50-58-38, Пермь: (3422) 24-28-50

Е. А.!

Это для сайта поздравление с Днем железнодорожника.

Дорогие друзья!

Коллеги по труду, товарищи по профсоюзному движению!

Примите самые сердечные поздравления накануне нашего профессионального праздника – Дня железнодорожника.

Говорят, что только врагам желают жить в эпоху перемен. Поэтому я желаю вам, чтобы как можно скорее завершились все реорганизации в нашей отрасли. Чтобы ваш труд наконец-то стал достойно оплачиваться, чтобы слово «железнодорожник», как и прежде, звучало гордо.

Счастья, здоровья и благополучия вам и вашим семьям.

А также самые теплые пожелания адресую в День железнодорожника нашим друзьям, членам Движения сторонников РПЛБЖ. Спасибо за верность, стойкость и поддержку!

С уважением Е. Куликов, председатель РПЛБЖ.