



Локомотивсоюз

Выпуск № 3 (83)

Март 2006 г.

Число первичек РПЛБЖ увеличилось. В конце марта первичная организация появилась в локомотивном депо Сальск Северо-Кавказской ж. д. и Поворинской дистанции сигнализации и связи Юго-Восточной железной дороги

ПРЕСС-СЛУЖБА СООБЩАЕТ

Российским профессиональным союзом локомотивных бригад железнодорожников одержана очередная победа. 16 марта 2006 года Кассационная коллегия Верховного Суда Российской Федерации оставила в силе решение Верховного Суда РФ от 19 января 2006 года о признании недействующими ряда пунктов «Положения об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха, условий труда отдельных категорий работников железнодорожного транспорта, непосредственно связанных с движением поездов», утверждённого Приказом МПС от 5 марта 2004 года № 7.

Итак, какие пункты признаны недействующими:

абзац 4 пункта 2 (В случаях, когда технологический процесс требует оперативного управления эксплуатационной работой транспортной сети и её корректировки, работникам железнодорожного транспорта, труд которых непосредственно связан с движением поездов, осуществляющим свои трудовые обязанности в пути или пределах обслуживаемых участков инфраструктуры, выполняющим работу, связанную с движением поездов при перевозке грузов и оказанию услуг по обслуживанию пассажиров, обеспечивающим непрерывность перевозочного процесса и безопасность движения поездов, график сменности (без изменения его типа) может доводиться до сведения не позднее, чем за три дня до начала его действия);

пункт 4 (Привлечение к сверхурочным работам работников, постоянная работа которых осуществляется в пути – работников поездных бригад пассажирских поездов, работников рефрижераторных секций и автономных рефрижераторных вагонов со служебными отделениями (далее – АРВЭ), хоппер-дозаторных и думпкарных маршрутов, вагонов-транспортёров сочлененного типа, служебных, багажных и сборно-раздаточных вагонов, локомотивных бригад, работающих с хозяйственными и восстановительными поездами специального назначения, водителей самоходного специализированного подвижного состава (далее – водители ССПС), а также других работников, труд которых непосредственно связан с обеспечением безопасности движения поездов и обслуживанием пассажиров, в соответствии со статьей 99 Трудового кодекса Российской Федерации производится работодателем с учётом мнения представительного органа работников и письменного согласия работника);

пункт 5 (Общее количество сверхурочных часов работы для каждого работника не должно превышать двадцати четырех часов в месяц и в соответствии со статьей 99 Трудового кодекса Российской Федерации 120 часов в год);

абзац 3 пункта 6 (Привлечение работника к работе, независимо от продолжительности использованного отдыха за время предшествующей работы (смены), допускается в случаях производства работ, необходимых для обороны страны, а также для предотвращения производственной аварии либо устранения последствий производственной аварии или стихийного бедствия (снежных и песчаных заносов, обвалов, оползней, последствий ураганов, смерчей, бурь, ливневых дождей, наводнений и землетрясений) с письменного согласия работника.

15 марта мировой судья судебного участка №382 района Красносельский города Москвы Н. Чубарова вынесла решение о признании незаконным лишения премии по итогам работы в сентябре 2005 года машиниста электропоезда локомотивного депо Железнодорожная Московской железной дороги А. Леонтьева за «неоперативные действия, в результате чего была допущена задержка поезда на перегоне», и взыскании невыплаченной премии, денежной компенсации за задержку причитающейся выплаты (премии), а также 500 руб. в счет возмещения Леонтьеву морального вреда и 2 тыс. руб. в счет возмещения судебных издержек, связанных с оплатой услуг представителя.

Разбор пролетов**ДО САМОЙ СУТИ...**

УВАЖАЕМАЯ РЕДАКЦИЯ «МОСКОВСКОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКА»!

Обращаюсь к вам, находясь под впечатлением от статьи «Дело о рабочей чести», опубликованной в №9 «Мож» за 10 марта т. г., автор – Владимир Марюха.

Дважды принималась за ее чтение и дважды, осилив лишь первые два абзаца, откладывала в сторону. Чуть ли какая-то... К примеру, что делает редакция, автор которой допустил в материале неточность? Приносит читателям извинение, помещая в ближайшем номере уточнение (опровержение). И все! И никаких происков врагов, ссылок типа «сами тоже дураки»...

Не думаю, что в «Московском железнодорожнике», органе печати филиала ОАО «РЖД» Московская железная дорога, не знакомы с данным принципом работы над ошибками. И вот объясните мне, непонятливой, господа можевские журналисты, почему вместо простого признания ранее допущенной в публикации «Излом» неточности, в девятом номере вашей газеты появляется статья «Дело о рабочей чести», автор которой не стесняется попенять железнодорожникам, работникам участка дефектоскопии Александровской дистанции пути, посмевающим указать редакции на эту неточность. Дескать, «*вряд ли газете пришлось бы извиняться за допущенную неточность, а рабочим писать гневное письмо, не будь на счету александровцев брака в работе*». Не понимаю, каким образом брак александровских дефектоскопистов мог повлиять на работу журналиста, готовившего публикацию «Излом» и обязанного, в силу специфики своей профессии, выверять и проверять все данные, которые собирается донести до читателей?! Не понимаю.

«*Ну, да тут с александровскими дефектоскопистами мы в одной лодке: у них брак, у нас – ошибка, – пишет автор «Дела». – Так что мы вроде как квиты*». (При этом замечается, что «*обидеть, унижить человека труда у газеты и ее авторов не было ни малейшего намерения*»). Все чудесатей и чудесатей... Господа журналисты, слово «квит» толкуется как «быть в расчете, вполне рассчитаться» /1/. Следовательно, получается, что редакция «Московского железнодорожника» намерено допустила ошибку в статье «Излом», чтобы рассчитаться с александровскими дефектоскопистами? (А как же не обидеть, не унижить человека труда?) За что? За допущенный ими брак, приведший к неточности в газетной статье, которую александровские дефектоскописты не писали – не печатали? Что же теперь, как только на Московской железной дороге будет иметь место брак, так «Мож» тут же станет откликаться неточностями в статьях?! Бред, но получается так.

Наверное, «Дело о рабочей чести» так и осталось бы мною неп прочитанным, если бы взгляд случайно не зацепился за знакомую фамилию. Ну-ка, что там о Павлове, председателе первичной организации РПЛБЖ депо Пушкино, пишут.

Читаю: «*Еще одно письмо пришло аккурат в день, когда в Управлении дороги вместе с коллегами оказался и сам автор – на планерке локомотивных бригад депо Пушкино. С одной стороны, должно быть, наверное, лестно, что выступления газеты изучаются столь скрупулезно. С другой – в пору обидеться: тон письма с уничижительного порой переходит на хамский. Но, следуя классике, с высоты прожитых лет хвалу и клевету давно приемлю равнодушно. Ведь когда-то и ленинское наследие изучали по цитатам, а выдернутые из контекста они звучали совсем не так, как предполагал автор. Что же до оскорблений, то с ними стало все ясно, стоило автору оказаться на трибуне*». Какому автору-то, Ленину что ли?

Я намеренно привожу полностью данный текстовый фрагмент, чтобы показать, какая каша, извините за прямоту, в голове у сотворившего опус «Дело о рабочей чести». И я, читатель, должна верить ему на слово, что письмо Павлова (а именно оно, как оказалось, и стало поводом для марюхинской писанины) содержит тон уничижительный, порой переходящий на хамский?! Подтвердите это хотя бы цитатой, одной выдержкой из павловского письма, где есть хамская фраза. Ничего такого газетная статья не содержит! А посему, извините, ни единой марюхинской фразе не верю. Не верю и тому, что Павлов, как сообщает автор «Дела», дескать, считает: «*отвечать за все должны начальники. А рабочие могут их только осуждать. Да и то исключительно за стаканом. Потому, как иначе – бояться*». Павлов, конечно, не Ленин, однако, подозреваю, приведенная фраза в контексте письма несла совсем другой смысл.

(Продолжение на стр. 3)

ДО САМОЙ СУТИ...

(Окончание. Начало на стр.2).

Читаю дальше. «Сергей Николаевич Павлов в депо Пушкино представляет Российский профсоюз локомотивных бригад железнодорожников. Или, как его еще называют, «белый» профсоюз». Как пел некогда Вячеслав Бутусов и «Наутилус Помпилиус», «эта музыка будет вечной, если я заменю батарейки...» Хотя в вечных разбирательствах и нет какой-либо особой прелести, но в данном случае не ввязаться в разборку не могу.

Во-первых, с прискорбием сообщая, что газетой «Московский железнодорожник» допущена очередная неточность. **Павлова зовут не Сергеем Николаевичем, а Николаем Сергеевичем.** И в паспорте так записано. Надеюсь, что редакция опубликует уточнение и принесет Николаю Сергеевичу Павлову извинения.

Во-вторых. Уважаемая редакция, кто называет РПЛБЖ «белым» профсоюзом? Железнодорожные начальники, лидеры Роспрофжела, некоторые журналисты, например, ваш коллега... Железнодорожники предпочитают величать Российский профессиональный союз локомотивных бригад железнодорожников свободным да независимым. И вообще, почему «белый»? Что подразумеваете под этим определением? Если к «белому движению» членов РПЛБЖ причисляете, то ничего плохого в этом нет, учитывая, что белогвардейские офицеры до конца исполняли свой долг, оставаясь верными присяге, своим идеям и идеалам. На российском флаге белый цвет тоже имеется. И ничего крамольного он не означает. Так почему «белый»-то профсоюз?

В-третьих. С чего это вдруг господина Марюху так зарплата машинистов заинтересовала, заказ что ли получил на какой пиар? Он хоть представляет, что это за труд и какова должна быть «предварительно заданная высочайшая планка зарплаты» при введении контрактной системы?! Если уж рассуждать о том, что для машинистов лучше: зарплата с надбавками или с угрозой вычетов в виде штрафов, - у представителей данной профессии и следует интересоваться.

В-четвертых. Я так и не поняла (уж простите, во всем хочу дойти до самой сути), а рабочая честь, вынесенная в заголовок, в этой статье с какого бока? О ней лишь для красного словца?

Уважаемая редакция, если уж у кого и есть рабочая гордость и честь, то как раз у Николая Сергеевича Павлова, доказавшего это своим трудом и многочисленными наградами, в том числе и «часами от министра» (а ваш коллега Марюха, видимо, только утюгом и гордится). Имеет полное право (заслужил!) рассуждать на тему работодателей и работников. Вы же, повторюсь, даже строчки из его послания не привели, предпочтя монолог Владимира Марюхи – большой по объему, но пустой по содержанию.

На этом разбор пролетов автора «Дела о рабочей чести» заканчиваю, хотя вопросы еще имеются. При этом обидеть его, унижить у меня не было ни малейшего намерения.

С надеждой, что впредь «МоЖ» станет серьезнее относиться к письмам читателей,

О. Ревзина.

Р. S.: Читала статью и думала: «Как же ее в печать в таком виде пропустили, куда главный редактор и ответственный секретарь только смотрели?» А когда увидела, кто в «МоЖ» главный, все стало ясно и понятно. Разве мог главный редактор В. Марюха не пропустить статью Владимира Марюхи?!

Р. Р. S.: Вот вы, господин Марюха, пишете: «должно быть, наверное, лестно, что выступления газеты изучаются столь скрупулезно. Поверьте, это не просто лестно, это чертовски приятно, когда читатели проявляют повышенное внимание к газетным статьям, скрупулезно изучают их. Это я вам, В. Марюха, как журналист со стажем говорю. Иначе зачем мы работаем?

Р. Р. Р. S.: Вы, журналисты «Московского железнодорожника», вполне можете поинтересоваться, почему я свои замечания публикую в «Локомотивосоюзе». А в «МоЖ» бы их напечатали?!

30-31 марта 2006 года в Москве прошел семинар по теме «Право трудящихся на справедливое вознаграждение: российские и международные принципы, нормы, проблемы». Семинар проводили: Галина Яковлевна Ракитская - доктор экономических наук, профессор, член-корреспондент РАЕН и Борис Васильевич Ракитский – доктор экономических наук, профессор, академик РАЕН.

Личное мнение**А МЫ И НЕ ЗАМЕТИЛИ...**

Смотрю телевизионные новости. Снова общаются о забастовке студентов во Франции. Чего они там требуют? Молодые люди требуют отмены закона о первом найме, позволяющем работодателям увольнять в первые два года работы молодых специалистов без всяких объяснений. Акция протеста, сообщил диктор, приобрела небывалый размах. Студентов поддержали профсоюзы.

Сиюю, размышляю вслух. Вот оно чем может обернуться жизнь в достатке и по закону. А введи, к примеру, у нас в стране подобный закон, выступили бы наши студенты с протестом? Нет, я не сторонник погромов, поджогов, в результате чего могут пострадать люди. Просто смогли бы они организовано выступить, хотя бы в своих учебных заведениях, сбор подписей организовать против подобного закона. Думаю, те, кто уже работает, чтобы оплачивать учебу, побоится засветиться, дабы не потерять уже имеющееся место работы.

Выступили – не выступили, поддержали – не поддержали бы... Понасмотришься вот таких новостей, и всякие нехорошие мысли в голову ползут. Много у нас сейчас встретишь действительно молодых специалистов?! Охотно ли их принимают на работы? То-то и оно... И если подумать, у нас уже давно подобный закон негласно действует. Сколько таких примеров, когда работодатель увольнял работников без всяких объяснений, при этом, замечу, не только первого, но и второго, пятого-десятого найма. И ничего, молчим.

«А поддержали бы наших студентов профсоюзы?» Невольно снова задаюсь вопросом. Во Франции, как сообщил диктор, 68% французов не поддерживают реформы трудового законодательства. И сами недовольные, и телевидение их

французское об этом открыто, на всю страну объявляют. А у нас, когда Трудовой кодекс принимали: мы против, но на кухне, а открыто – только «за». РПЛБЖ в свое время, выступая против принятия Трудового кодекса, доказывал, что данный кодекс содержит ряд статей, ущемляющих права работников. Много нас хотя бы железнодорожников поддержало? О поддержке профсоюзов умолчу... В одном ряду с нами были те профорганизации, которые действительно радеют за права работников и независимы от указаний работодателей. А теперь удивляемся: надо же, как нас депутаты подвели, приняв этот Трудовой кодекс; о чем они думали? Остается только догадываться, о чем депутаты думали.

Кстати, поговаривают, что Госдума планирует принять поправки и к этому Трудовому кодексу. Ходят слухи, что МРОТ привяжут в прожиточному минимуму. Представим, что это произошло. Что получим? Предприятия поднимут цены на свою продукцию, чтобы компенсировать возросшие издержки на рабочих. Повышение цен приведет к росту прожиточного минимума, а он, в свою очередь, потянет за собой МРОТ, который даст толчок росту заработной платы... И в результате будем иметь инфляцию. А кто он нее страдает сильнее всего? Правильно, беднейшие. Впрочем, кажется, мы это уже проходили и не раз. Хотя, кто их знает, наших депутатов. Может, это только слухи, но что-то о необходимости внесения поправок в ТК РФ говорят все чаще и громче.

Я не политик, не экономист, простой железнодорожник. Может, ошибаюсь в чем. Но пусть лучше ошибусь я (от этого никто не пострадает), чем наши руководители и госдумовские депутаты.

А. Неравнодушный, г. Тула.

Р. S.: Информация для автора данной статьи и всех заинтересованных лиц: разговоры о возможном рассмотрении и последующем внесении депутатами Госдумы поправок в Трудовой кодекс РФ уже не просто слухи, а воплощаемая реальность. 21 февраля в Госдуме прошел «круглый стол», на котором обсуждался подготовленный к рассмотрению во втором чтении проект федерального закона «О внесении изменений и дополнений в Трудовой кодекс РФ». Более подробно об этом в статье «В Думе обсудили поправки к ТК» в №2 «Локомотивосоюза» за т. г. и на сайте РПЛБЖ.

В первичках РПЛБЖ

ПОРТРЕТ ЯВЛЕНИЯ

- Подымите мне веки: не вижу! – сказал подземным голосом Вий, - и всё сонмище кинулось подымать ему веки. «Вий». Н.В.Гоголь

«Профсоюзы, их объединения, первичные профсоюзные организации и их органы представляют и защищают права и интересы членов профсоюзов по вопросам индивидуальных трудовых и связанных с трудом отношений...». Статья 11 ФЗ «О профессиональных союзах, их правах и гарантиях деятельности».

С июля 2005 года в локомотивном депо Москва-3 Московской железной дороги локомотивным бригадам, занятым на работах в вывозном и хозяйственном движении, прекратили производить выплаты по возмещению расходов за поездку, предусмотренную коллективным договором.

Работники депо, лишённые части заработной платы, обратились в профсоюзные органы, в рядах которых состоят, за защитой своих трудовых прав. Локомотивным бригадам, членам Роспрофжела, лидерами данного профоргана было заявлено, что прекращение соответствующей выплаты произведено правильно и никакого нарушения коллективного договора здесь нет.

Профсоюзный комитет РПЛБЖ, наоборот, посчитал, что в данном случае со стороны ОАО «РЖД» идет нарушение принятых на себя обязательств, и обратился в Мещанский районный суд г. Москвы для восстановления нарушенного права работников. **В течение 4-х месяцев (!)** шло судебное разбирательство по данному вопросу. В конце января текущего года мировым судьёй Н. В. Чубаровой было вынесено решение о незаконности отмены выплат, предусмотренных колдоговором.

Ну что ж, справедливость восстановлена, осталось только восстановить данную выплату всем работникам. Члены Роспрофжела снова обратились в свой профсоюзный комитет, а в ответ – тишина. Вспоминая кадры из фильма «Чапаев»: - «И куда податься бедному крестьянину?», - только в РПЛБЖ. После выхода части работников локомотивного депо Москва-3 из рядов Роспрофжела и вступления их в РПЛБЖ, в конце февраля правовой инспектор труда профсоюза Роспрофжел вдруг выявила данное нарушение и выдала предписание об устранении нарушения законодательства. Какая забота о трудящихся! Однако возникает вопрос: а не подай профсоюзный комитет РПЛБЖ в суд и не выиграй он это дело, тогда что, и не приехали бы?

Сейчас ПК РПЛБЖ локомотивного депо Москва-3 в очередной раз обратился в Мещанский суд, считая, что нарушено право работников в части расчета среднего заработка из-за не включения в него региональной оплаты. Роспрофжел пока никак не отреагировал. Видимо, ждут массового выхода работников из его рядов, чтобы увидеть проблему? Если так дело пойдет и дальше, скоро некому станет поднять веки роспрофжеловской инспекции.

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

Акции

СЛУЧАИ ОТСТУПЛЕНИЙ ПОДТВЕРДИЛИСЬ

С 1 ноября по 1 декабря 2005 года РПЛБЖ проводил месячник безопасности движения, в ходе которого технические инспектора труда профсоюза проверяли локомотивы и МВПС на готовность к безопасной перевозке после выдачи с плановых видов ремонта. По результатам проведенных проверок в локомотивных депо: Москва-пассажирская–Курская, Москва-3, Пушкино, Железнодорожная, Курск, Свердловск-пассажирский, Лиски и др., - исполнительный комитет РПЛБЖ направил обращение в Совет безопасности РФ. В марте т. г. получен вполне закономерный ответ из Федеральной службы по надзору в сфере транспорта (РОСТРАНСНАДЗОР) о том, что случаи отступлений в содержании локомотивов и моторва-

гонного подвижного состава **подтвердились**, что является результатом упущений со стороны руководителей структурных подразделений хозяйств пригородных перевозок и локомотивного. Федеральная служба направила первому вице-президенту ОАО «РЖД» В. Морозову обращение о необходимости отдельного рассмотрения сложившейся ситуации с техническим состоянием моторвагонного подвижного состава, устранения недостатков и принятия мер к должностным лицам их допускающим.

В проведении акции РПЛБЖ еще не поставлена окончательная точка.

Пресс-служба РПЛБЖ.

Спорт-жизнь

28-29 января на базе пансионата «Берёзовая роща» прошла VI зимняя спартакиада Московско-Курского отделения Московской железной дороги, участие в которой приняли двадцать две сборные команды производственных коллективов отделения, в том числе и коллективы физкультуры локомотивных депо Москва-3 и Москва-пассажирская - Курская. Активное участие в организации сборных команд своих депо приняли председатели профсо-

НЕ ИЗ ПОСЛЕДНИХ!

юзных комитетов РПЛБЖ Д. Рузинович-Русак и Г. Филатов.

Борьба за победу в личном и общекомандном первенстве разгорелась нешуточная. Особенно жаркой она оказалась в лыжной эстафете и шашках. И хотя победу здесь праздновали представители Московско-Горьковской дистанции пути, которые и стали победителями в общекомандном зачёте, локомотивщики тоже оказались не на последних местах. В соревнованиях по настольному теннису первен-

ствовал чемпион Московской железной дороги Павел Кузнецов, слесарь локомотивного депо Москва-пассажирская - Курская.

После проведения отделенческой спартакиады, сборная команда Московско-Курского отделения дороги под руководством директора ФСК «Локомотив» В. С. Куриленко приняла участие в IV зимней спартакиаде Московской железной дороги, где заняла 1-е общекомандное место.

Г. Филатов, председатель ТО РПЛБЖ Московско-Курского отделения Московской ж. д.

Презентация

В ПОМОЩЬ МАШИНИСТАМ И ПОМОЩНИКАМ МАШИНИСТОВ

На днях увидело свет практическое пособие для локомотивных бригад «Рекомендации по устранению неисправностей на электропоездах серий ЭР-2Р и ЭР-2Т», автор которого машинист 1 класса локомотивного депо Железнодорожная, технический инспектор труда РПЛБЖ С. Гусев:

«УВАЖАЕМЫЕ МАШИНИСТЫ И ПОМОЩНИКИ МАШИНИСТОВ ЭЛЕКТРОПОЕЗДОВ!»

В современной технической литературе отсутствует описание практических приемов по обнаружению и устранению неисправностей в электрических схемах электропоездов. Передо мной стояла задача подготовить практическое пособие для машинистов и их помощников. Для этого предстояло проанализировать и обобщить имеющийся опыт действий локомотивных бригад в нестандартных ситуациях. Предпочтение отдавалось простейшим приемам, требующим минимальных затрат времени и сил. В итоге получилось практическое пособие, устанавливающее конкретный порядок действий для выхода из положения в случае возникновения неисправностей на поезде.

Публикация «Рекомендаций по устранению неисправностей на электропоездах серий ЭР-2Р и ЭР-2Т» стала возможной благодаря поддержке машинистов и помощников машинистов цеха эксплуатации локомотивного депо Железнодорожная Центральной дирекции по обслуживанию пассажиров в пригородном сообщении Московской железной дороги. Выражаю особую благодарность за организацию и практическую помощь машинисту 2-го класса С. А. Галахову и председателю ПК РПЛБЖ С. Ю. Линеву, а также главному бухгалтеру Н. Я. Медведевой за финансовую поддержку.

И еще. Прежде, чем использовать данное практическое пособие на практике, внимательно ознакомьтесь с ним. Желаю всем успехов в работе!»

Р. С.: Ознакомьтесь с «Рекомендациями по устранению неисправностей на электропоездах серий ЭР-2Р и ЭР-2Т» можно в Российском профессиональном союзе локомотивных бригад железнодорожников и на сайте профсоюза.

26 марта т. г. после тяжелой и продолжительной болезни скончался заместитель председателя профсоюзного комитета первичной профсоюзной организации РПЛБЖ Орловской дирекции по обслуживанию пассажиров Московской железной дороги – филиала ОАО «РЖД», член профсоюза РПЛБЖ с 1997 года Юрий Иванович Дятлов. Приносим соболезнования родным, близким и друзьям Юрия Ивановича.

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: (095)156-8545, 266-59-51, ж.д. 5-89-33, 5-89-96, С.Петербург: (812) 168-45-24, ж.д. 2-45-24, Воронеж: (0732) 50-58-38, Пермь: (3422) 21-15-89