



Локомотивсоюз

Выпуск № 4 (48)

Май 2002 г.

Диалог – залог успеха!!!

В конце апреля работники локомотивного депо «Железнодорожная» провели забастовку. Основные требования, выдвигаемые рабочими: проведение аттестации рабочих мест локомотивных бригад, увеличение заработной платы работникам депо. Не обрати на данную акцию внимания телевидение, не поддержи локомотивщиков местное население, можно было бы сделать вид, что ничего страшного не происходит, а так...

20 мая в Управлении Московской железной дороги состоялась встреча представителей профсоюза и Московской железной дороги.

Во встрече принимали участие: председатель Территориальной организации РПЛБЖ Московской железной дороги Е.А.Куликов, председатели профсоюзных комитетов локомотивных депо: Железнодорожная, Узловая, Пушкино, Москва-Пассажирская-Курская, Москва-2, Курск.

Также во встрече принимал участие председатель дорожного комитета Роспрофжел – В.М.Желтоухов.

Обращаясь к представителям профсоюза, начальник Московской железной дороги В.И.Старостенко признался:

«Если бы вы ко мне до забастовки на прием попросились, я бы вас, скорее всего, не принял. А тут такой резонанс... Мы в дальнейшем не имеем права допускать подобных эксцессов, поэтому придется с вами сотрудничать».

Встреча прошла в деловой и конструктивной обстановке. До выяснения отношений «Вы – с нами, или против нас» дело не дошло, но Владимир Иванович, как бы мимоходом, все же заметил: «Ни к чему по два профсоюза на предприя-

тиях иметь, ведь мы выполняем одну общую задачу: страну обеспечиваем грузом и пассажироперевозками. Вы уж там подумайте, да объединитесь, что ли». Обещаний объединиться никто давать не стал.

После выступления начальника дороги, задавшего тон обсуждению накопившихся проблем, выступили Е.А.Куликов и В.М.Желтоухов, обозначившие основные трудности, которые требуется разрешить в ближайшее время, затем получили слово все желающие выступить.

Каждый из присутствующих вначале говорил о трудностях своего депо, поднимал вопросы, интересующие работников его предприятия. Оно и понятно: своя рубашка всегда ближе к телу. Затем все прозвучавшие вопросы объединили, обобщили, заслушали частные мнения. По результатам встречи составлен протокол, куда были внесены все замечания и предложения, среди которых – аттестация рабочих мест локомотивных бригад, повышение заработной платы, введение доплат к окладам и т.д. Подведение итогов выполнения протокола намечено на сентябрь.

«Я попрошу больше ни одной забастовки не проводить до тех пор, пока не доведете до меня свою проблему (если вначале не смогли решить ее в депо, отделении), – сказал В.И.Старостенко в конце встречи. – В случае если и я не помогу, тогда, воля ваша, поступайте, как хотите».

Надеемся, что до крайних мер не дойдет. Работа по намеченному плану ведется, а встречи с руководством дороги станут регулярными.

Пресс служба РПЛБЖ

История повторяется!

Накануне заключения коллективного договора в локомотивном депо Пушкино на 2001 – 2003 годы, проект которого рождался в жарких спорах, комиссия разошлась в 10-м часу вечера, чтобы встре-

титься наутро для его подписания.

Каково же было мое удивление, когда, зайдя перед конференцией работников к начальнику депо в кабинет, я увидел двоих представитель-

ниц славного Дорпрофсожа Мельничук Аллу Семеновну и Агапову Наталью Григорьевну, которые активно вычеркивали из проекта коллективного договора все, что удалось добиться нашему профсоюзу.

При этом они заверяли нас, что средств ни на что нет, надо входить в положение администрации, на что я им заметил, что если ничего не может само предприятие сделать для своих работников, то зачем вообще заключать коллективный договор, есть ведь Отраслевое тарифное соглашение, дорожный и отделенческий коллективные договоры. Для чего тогда мы этим делом занимаемся, если нам ничего нельзя самим добавить или изменить к лучшему! Зачем переписывать одно и то же? На что г-жа Мельничук возмущенно сказала: «Вот ведь вы какие «хитренькие»! Все хорошее у всех собрали и – себе. А кто вам на это деньги давать будет?!» Но самое интересное началось на конференции, когда та же госпожа «полезла» с советами, что все мы неправильно делаем, что так нельзя и т.д. и т.п. Но после вопроса, в качестве кого она прибыла на конференцию – надзирателя или гостя, эмиссары от Роспрофжел успокоились. Если гости, то проходите в зал и смотрите, можете даже фиксировать наши «нарушения», а вообще-то со своим уставом в «чужой монастырь» не ходят. На что неугомонные «защитники» заявили, что это мы не можем простить им депо «Железнодорожная» (там им удалось отстранить наш профсоюз от подписания единого

коллективного договора, хотя РПЛБЖ и входил в состав единого представительного органа).

Все же коллективный договор был подписан.

Прошел год. Поменялось трудовое законодательство. Настало время отчетов по коллективному договору и внесению изменений и дополнений в действующий коллективный договор, и история с эмиссарами повторяется вновь. Опять также госпожа Мельничук за час до конференции работников сидит в кабинете начальника депо, и опять вычеркивает все, что ей не нравится. Правда, в этом году мне пришлось наблюдать ее дважды в депо Москва-2 и в своем депо Пушкино. Теперь у нее готова агитационная речь по рекламе своего профсоюза (Роспрофжел), которую она заучила как «Отче наш» и слово в слово повторяет на каждом линейном предприятии, какие они хорошие и как много всего они добились, даже под последней индексацией зарплаты не подписались, т.е. не согласовали (понимают, что мало).

При этом в открытую, при всех заявляет, что если к ней обращаются за помощью кто-то не член профсоюза, она их посылает... далеко и надолго, а мы-то, дураки, стараемся помочь всем.

Так что, провокации ни к чему хорошему не приводят, а заслугу проведения забастовки в депо «Железнодорожная» г-жа Мельничук может смело записывать в свой актив.

Так что же нового удалось добавить нам в коллективный договор?

1. На похороны близких родственников администрация отпускает работника на 3 оплачиваемых дня.

2. При температуре окружающего воздуха свыше 30 градусов «жары» администрация обеспечивает работников, связанных с безопасностью движения поездов, прохладительными напитками, при температуре ниже минус 30 градусов – горячими напитками и выпечкой.

3. Работники, участвующие в спортивных соревнованиях, освобождаются от работы, им предоставляется автотранспорт.

4. Для замещения председателя ПК (отпуск, болезнь) администрация депо освобождает другого работника от основной работы с сохранением среднего заработка до 40 дней (было 30).

Вот так, потихоньку, и только вперед, и ни шагу назад.

Председатель ПК РПЛБЖ
лок. депо Пушкино
В.В.Вепрев

БИТЫЙ НЕБИТОГО ВЕЗЕТ

Для чего нужна приватизация?

С 15 января в очередной, который уже раз, повышены цены на железнодорожные билеты. Стоимость пассажирских перевозок выросла на 30%, а грузовых – на 14%. Возросшая стоимость грузовых перевозок будет с походом заложена в товарные цены. К тому же она не окончательна – в марте цены возросли еще на 11%, очередное повышение запланировано на сентябрь. Вопрос о дальнейшем росте цен на пассажирские перевозки остается пока открытым. Но не в смысле – повышать или нет. Речь о том, насколько больше мы будем платить.

Руководство МПС жалуется, что денег, мол, мало, и надо как-то выживать. И все надежды Правительство возлагает на очередную реформу, на сей раз – железных дорог России. Однако, учитывая опыт прошедших двенадцати лет, как-то не очень верится в обещания властей сделать так, чтобы всем было хорошо. Поэтому попробуем разобраться сами.

В мае прошлого года Касьянов утвердил план реформирования железнодорожного транспорта, которое будет осуществлено в три этапа. Первый – 2001-2002 годы; второй этап – 2003-2005 годы; третий – 2006-

2010 годы. Будет создан специальный орган – правительственная комиссия по реформированию. Кроме того, глава Минэкономразвития Герман Греф заявил, что если на начальном этапе задача будет состоять в «упорядочении финансовых потоков», то в последующем речь пойдет о создании различных компаний на базе МПС. Уже к лету текущего года Министерство, скорее всего, перестанет существовать, в последствии его заменит АО РЖД (Российские железные дороги). По информации, прошедшей в российских СМИ, руководство будущей компанией поручается Александру Волошину. Все эти манипуляции получили скромное, но впечатляющее название «структурное реформирование отрасли». Суть же их проста – приватизация железных дорог. По признанию того же Грефа, в последующем АО РЖД должно быть поделено на дочерние компании, часть из которых будет передана в частные руки.

Хорошо это или плохо? Разумеется, Правительство настаивает на том, что это хорошо. Мол, частный собственник эффективнее государства. Позволим себе усомниться. В силу особой «открытости» правительственных планов мы, к сожалению, так и не смогли получить четкого ответа на вопрос, что же именно и на каких условиях будет продано. Однако, учитывая западный опыт приватизации железных дорог, столь милый сердцам отечественных либералов, можно смело предполагать, что в частные руки перейдут лишь наиболее доходные участки нынешнего МПС. Почти наверняка это будут грузовые и, отчасти, пассажирские перевозки, которые не требуют значительных капитальных вложений, дают быстрый оборот капитала и большие прибыли. Именно в этой сфере будущие хозяева железнодорожных компаний чувствуют себя связанными по рукам государственным контролем над ценообразованием. Ведь Президент, а значит, и Правительство боятся массового недовольства населения. Хозяину частной компании на это абсолютно, простите, наплевать, его никто не выбирает.

Зато состояние железнодорожных путей и подвижного состава, скорее всего, ухудшится. Это предприятие гораздо менее прибыльное, и требует больших финансовых вливаний. Поэтому, как правило, оно либо остается государству, либо субсидируется им. Что, по сути, означает оказание материальной помощи част-

ным компаниям за счет средств налогоплательщиков. И наивно полагать, что может быть по-другому. Частник всегда стремится получить как можно больше, как можно быстрее и с минимальными усилиями. Высокая рентабельность достигается только таким путем, а ведь она как раз и есть основной показатель хваленой «эффективности» частного управления.

Чрезвычайно любопытны и другие факты. Сообщается, что «неэффективное», «нерыночное» и «бедное» хозяйство МПС в настоящий момент задолжало в общей сложности около 30 миллиардов рублей, из них 11 – в госбюджет. Однако в последствии оказывается, что за 1999 год МПС получил 173 миллиарда рублей прибыли. Министерство в состоянии выплачивать государству ежегодно в течение ближайших четырех лет помимо налогов дополнительно по 10 миллиардов рублей, финансировать строительство новых линий. И даже оплачивать услуги скандально известной в связи с делом Enron компании Arthur Andersen, которые обошлись ни много, ни мало в 3,5 миллиона долларов. Именно оценки этой компании и легли в основу реформаторских проектов. В отчетном докладе аудиторы Andersen были возмущены тратами на «непрофильное» капитальное строительство в размере 12 миллиардов рублей и посоветовали сократить объем предоставляемых на перевозки льгот (16 миллиардов рублей за 1999 год). Слишком большие, по их мнению, расходы на социальную сферу (25,6 миллиарда рублей) они также посоветовали осуществлять не из прибыли, а закладывать их в себестоимость услуг, что привело бы к повышению тарифов на 20%.

На этом фоне даже забавным выглядит тот факт, что стоимость самого реформирования железнодорожной отрасли только в течение ближайших пяти лет достигнет цифры в 785 миллиардов рублей. По оценкам бывшего министра МПС Николая Аксененко только в текущем году на это потребуется около 157 миллиардов, 20 из которых выделит МПС из прибылей 2001 года. Таким образом, государство еще должно будет профинансировать передачу прав на стрижку купонов в частные руки. Интересно, во что обойдутся нам оставшиеся пять лет структурной перестройки российских железных дорог?

А.Охрименко

Трудовая Солидарность № 1 май 2002г.

Частное определение

Зеленоградский окружной (городской) суд Москвы

07.05.2002 г.

в составе федерального судьи Спиридонова В.С.
при секретаре Севастьяновой Ю.И.

Рассмотрев в открытом судебном заседании гражданское дело по иску Васильева А.В. к локомотивному депо «Крюково» о признании незаконным отстранения от работы, взыскании денежных средств, компенсации морального вреда,

УСТАНОВИЛ:

Истец обратился в суд и просит признать незаконными приказы начальника депо «Крюково» №63 от 05.02.2002 и №140 от 07.03.2002, взыскать разницу в заработной плате, компенсировать ему моральный вред. При этом он ссылается на то, что отстранен от работы он был незаконно. Спор судом был рассмотрен. По обстоятельствам, которые были в суде установлены, суд полагает необходимым обратиться к руководству Московского отделения Октябрьской железной дороги для устранения причин нарушения трудовых прав работника. В судебном заседании было установлено, что первоначально Васильев А.В. обратился в Зеленоградский окружной суд Москвы осенью 2001 г. с иском о

восстановлении его на работе, компенсации морального вреда, взыскании денежных средств в связи с вынужденным прогулом, решением суда от 06.12.2001 иск был удовлетворен. Васильев А.В. был восстановлен на работе, ему была взыскана денежная сумма в связи с вынужденным прогулом, компенсирован моральный вред, решение суда вступило в законную силу. Несмотря на данное решение суда Васильев А.В. тем не менее не был фактически допущен к выполнению своих должностных обязанностей, под различными предлогами руководство депо не допускает его к выполнению своих трудовых обязанностей. Повторное обращение истца в суд было связано с изданием приказов о его отстранении от работы и снижении размера оплаты труда до 2/3 от настоящего заработка. В судебном заседании свидетели показали, что Васильев А.В. подвергался гонениям со стороны руководства депо, т.к. он организовал и возглавил профсоюз. После этого между ним и руководством депо возникли разногласия, которые, по всей видимости, и являются истинной причиной нарушения руководством депо трудовых прав истца. Действия руководства депо судом были признаны незаконными, что повлекло взыскание денежных сумм в пользу истца. По последнему решению суда эти суммы составили 13 тыс. 462 руб. Однако обращение суда к руководству Московского отделения Октябрьской железной дороги вызвано не заботой суда о непроизводительных потерях отделения железной дороги, а грубым нарушением трудовых прав Васильева А.В. По мнению суда он преследуется со стороны руководства депо за свою профсоюзную деятельность. Этому имеются подтверждения в материалах гражданских дел. Суд полагает, что во избежание дальнейших нарушений законодательства, необходимо принять соответствующие меры со стороны руководства отделения для прекращения подобного.

На основании изложенного и руководствуясь ст. 225 ГПК РФ, суд

ОПРЕДЕЛИЛ:

направить настоящее частное определение в адрес руководства Московского отделения Октябрьской железной дороги для принятия соответствующих мер к руководству локомотивного депо «Крюково», направленных на недопущение нарушений трудовых прав и охраняемых законом интересов профсоюзных деятелей.

Одновременно разъясняю, что предусмотренные меры должны быть приняты в течение 1 месяца.

На определение может быть принесена частная жалоба в Мосгорсуд в течение 10 дней.

Судья

В.С.Спиридонов

Юридическая консультация.

С 1 июля 2002 года вводится в действие новый Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях.

Продолжение, начало в №3(47)

Неисполнение обязательств по коллективному договору

- Уклонение работодателя или лица, его представляющего, от участия в переговорах о заключении коллективного договора, соглашения, либо нарушение установленного срока их заключения – штраф в размере **от десяти до тридцати минимальных размеров оплаты труда;**
- Не предоставление работодателем или лицом, его представляющим, информации, необходимой для проведения коллективных переговоров и осуществления контроля за соблюдением коллективного договора, соглашения – штраф в размере **от десяти до тридцати минимальных размеров оплаты труда;**

- Необоснованный отказ работодателя или лица, его представляющего, от заключения коллективного договора, соглашения – штраф в размере **от тридцати до пятидесяти минимальных размеров оплаты труда;**

Нарушение или невыполнение работодателем или лицом, его представляющим, обязательств по коллективному договору, соглашению – штраф в размере **от тридцати до пятидесяти минимальных размеров оплаты труда.**

Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях по вопросам, касающимся коллективных договоров, соглашений, нарушения обязательств по рассмотрению коллективных трудовых споров, за исключением ответственности за принуждение к участию или отказу от участия в забастовке устанавливает административную ответственность в отношении работодателей и их представителей. Согласно Трудовому Кодексу (ст.20) работодателем является физическое лицо либо юридическое лицо, вступившее в трудовые отношения с работником; в большинстве случаев работода-

тель – юридическое лицо. КоАП допускает возможность привлечения к административной ответственности и физических, и юридических лиц. После вступления КоАП в силу административная ответственность может устанавливаться только Кодексом и принимаемыми в соответствии с ним законами субъектов Российской Федерации об административных правонарушениях.

Юридическая служба РПЛБЖ

По вопросам распространения нашей газеты обращайтесь по телефонам:

Москва (095) 287-92-26
С-Петербург (812) 168-45-24

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. и факс: (095) 287-9226

Тел. (095) 266-5951