



Локомотивсоюз

Выпуск № 6 (44)

Ноябрь 2001 г.

«Действия министра абсолютно законны»?

Правильно говорят, что своя пресса - великая сила. Вот у нас, РПЛБЖ, есть своя газета, что хочу, то и пишу. У Аксененко своя газета – «Гудок» называется. Там пишут, что он хочет. Могут написать, например, под рубрикой «авторитетно», что все действия министра абсолютно законны. Однако, читая эту статью, почему-то вспоминается легендарный гангстер Аль Капоне. Того тоже спрашивали, почему он не платит налоги. Капоне, правда, не понимал, что это такое, и, следовательно, не считал себя виновным. Совсем как наш министр: «...согласен с тем, что все вышеперечисленное имело место. Но он не видит в этом состава преступления». Т.е., он не понимает, что все его художества подходят под определение – преступление.

В эти же дни в своей газете помещаем письмо ветеранов транспорта президенту Российской Федерации. «Ветераны постоянно привлекаются министром к решению насущных задач, стоящих перед железнодорожным транспортом». Сегодня возникла насущная задача спасти от уголовной ответственности министра. Обходится ему это, как видим дальше из письма, всего в 1 млрд. деревянных в год. Именно такую сумму он отваливает, чтобы в случае чего, Центральный совет ветеранов транспорта встал на защиту его авторитета. Можно в своей газете договориться даже до того, что государство само должно своему же ГОСУДАРСТВЕННОМУ предприятию. Т.е. ,налицо полное забвение того факта, что МПС принадлежит все-таки государству, а не Аксененко. Видимо, поэтому его и решили поставить на место. Опять же через свою газету не стесняются уверять работников отрасли, стонущих от низкой зарплаты, что сотысячные премии не «предосудительны», как и не «предосудительны» покупки квартир работникам министерства за 400-500 тысяч долларов. Также непредосудительно покупать такую же квартиру председателю всего лишь одной из общественных организаций, действующих на железнодорожном транспорте (имеется ввиду господин Васильев. «Товарищи» в подобных квартирах не живут. В них живут господа защитники трудящихся.). А на повышение заработной платы работникам министр денег найти не может. Впрочем, понятно почему. Ведь помимо ветеранов, надо еще и прессу свою содержать, и команде «Локомотив» стадион строить. Ну нет, опять же, ничего предосудительного, что министр болеет футболом. Хотелось бы еще знать, содержит ли Аксененко и клуб фанатов «Локомотива». Если содержит, то пусть тоже пишут президенту письмо в защиту министра.

Вот какие мысли приходят в голову, читая «газету-содержанку» министерства путей сообщения.

Машинист электровоза Иван Контроллеров.

НЕТ ПРИВАТИЗАЦИИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

3 и 4 ноября 2001 года в Санкт-Петербурге состоялась Международная Конференция железнодорожников, в которой приняли участие железнодорожники и представители железнодорожных профсоюзов России, Германии, Франции и Великобритании. Российская сторона была представлена как отдельными членами профсоюзов, так и руководством Российского профессионального союза локомотивных бригад железнодорожников – РПЛБЖ (Председатель Е.А.Куликов), а также Конфедерации свободных профсоюзов Октябрьской железной дороги – КСП ОЖД (Председатель А.Б.Гаврилов). В письменных посланиях Конференции выразили солидарность с ее участ-

никами также железнодорожники Пакистана, Украины, Эстонии, Южной Кореи и Бразилии.

Проведение Конференции в Санкт-Петербурге связано с выходом в свет постановления Правительства России о программе структурной реформы на железнодорожном транспорте.

Участники Конференции констатировали, что приватизация железных дорог является частью глобальной политики приватизации государственных секторов экономики, которую МВФ, Всемирный Банк и Европейское Сообщество стараются навязать всем странам во всех областях жизни. Такая политика приведет к закрытию больниц и, приватизации предприятий электроэнергии, газа, водоснабжения, разрушению си-

системы социального страхования, пенсионной системы и принципа коллективных договоров.

Участники Конференции осознают крайнюю необходимость объединения усилий трудящихся и общественных движений всего мира для противостояния денационализации жизненно важных отраслей экономики. С этой целью Конференцией создан Международный Комитет против приватизации железнодорожного транспорта. Задачами Комитета являются:

- распространение информации о борьбе железнодорожников против приватизации в разных странах мира;
- помощь установлению связей в международной борьбе против приватизации железных дорог и против приватизации в других жизненно важных отраслях экономики;
- содействие активизации международной солидарности.

На Конференции приняты:

- обращение к трудящимся всех стран с призывом объединиться с целью всеобщего противостояния приватизации жизненно важных отраслей экономики;
- обращения к железнодорожникам России и Франции с призывом к общему сопротивлению приватизации железных дорог;
- обращение к профсоюзным активистам России о недопустимости принятия Трудового Кодекса России, умаляющего и отменяющего существующие права и интересы работников и профсоюзов.

В феврале 2002 года в Берлине намечено проведение Международной Конференции против приватизации и отмены существующих гарантий и льгот, которая соберет делегатов трудящихся всех континентов из десятков стран мира.

ОБРАЩЕНИЕ

Международной Конференции железнодорожников к работникам российских железных дорог

3 – 4 ноября 2001 года

Россия, Санкт-Петербург

Российское правительство с подачи центрального аппарата МПС и с согласия РОСПРОФЖЕЛа задумало реформировать железнодорожный транспорт. Официально объявленные цели реформы (обеспечение капиталовложений в сферу железнодорожного транспорта, недопущение роста тарифов, через поощрение конкуренции, сохранение централизованного управления при приватизации прибыльных секторов) лицемерно скрывают ее истинное содержание.

Во-первых, приватизация железнодорожного транспорта неизбежно ведет к росту тарифов, децентрализации управления, дальнейшему износу основных фондов, во-вторых, тщательно скрываются социальные последствия этих реформ (рост безработицы, снижение безопасности движения, рост травматизма и интенсификация труда работников железных дорог), в-третьих, как показывает опыт приватизации и денационализации железных дорог в Великобритании, подобные реформы ведут не только к коррупции чиновников, но и к перекачиванию государственных средств, т. е. денег налогоплательщиков в виде дотаций и субсидий, в карманы собственников частных железнодорожных предприятий.

Во Франции, Великобритании, Германии и других странах те же самые реформы показали свою несостоятельность.

Во Франции закрывается пассажирское сообщение с целыми городами.

В Германии с 1991 по 2000 г. потеряли работу 230 тысяч, а до 2003 года планируется уволить еще 70 тысяч.

В Великобритании после нескольких железнодорожных катастроф, стоивших жизни 70 человек, три профсоюза и 100 членов парламента выступили за ренационализацию приватизированных железных дорог.

Правительство в конце концов разрешило банкротство компании Railtrack в октябре 2001 и в перспективе - ее ренационализацию

В то же время правительство Великобритании до сих пор форсирует приватизацию лондонского метро, не смотря на возражение 75 % населения Лондона.

В Бразилии средняя продолжительность рабочего дня увеличилось с 8 до 14 часов.

Приватизация железных дорог ведет к социальному неравенству жителей разных регионов.

И во всех странах следствием реформирования является рост числа крушений. Трудящиеся своей кровью расплачиваются за желание работодателей получать сверхприбыль. Нам следует четко осознать:

ПРИВАТИЗАЦИЯ УБИВАЕТ

Россия уже знает примеры такой губительной приватизации. Разрушение отечественного морского флота последовательно за акционированием морских портов и морских судов. Приватизация авиаперевозок привела к коллапсу Аэрофлота и к резкому числу аварий и катастроф.

Приватизация железных дорог, наряду с принятием нового реакционного трудового Кодекса, будет иметь своим последствием беспощадную эксплуатацию трудящихся и экономическую экспансию зарубежного капитала в ослабленную Россию

Железнодорожник, подумай, что ты можешь получить в результате приватизации.

Хочешь ли ты и дальше больше работать и меньше получать?

Хочешь ли ты потерять гарантии и льготы ничего не получив взамен?

Хочешь ли ты ухудшения условия труда и увеличения травматизма?

Сможешь ли ты и твои родные поехать в отпуск или в гости по железной дороге?

Доедешь ли ты по тем дорогам?

Наш призыв - бороться. Так, как борются против приватизации во всем мире. Демонстрации, митинги, забастовки проходят в разных странах почти непрерывно. За границей знают, что только активной классовой борьбой можно добиться улучшения своей жизни.

Борьба против приватизации железных дорог - в наших интересах.

Отстаивая свои экономические и социальные права, мы выдвигаем следующие требования:

- прекратить процесс приватизации, вернуть все предприятия в государственную собственность, сохранить централизованное управление перевозочным процессом;
- реально обеспечить демократический контроль, в том числе контроль профсоюзов за расходованием бюджетных средств и использование прибыли государственного железнодорожного транспорта;
- прекратить перекрестное субсидирование и использовать прибыль от грузовых перевозок для обновления основных фондов, обеспечив государственное дотирование убыточных пассажирских и пригородных перевозок;
- усилить финансирование отрасли и установить льготные цены на потребляемые железнодорожным транспортом ресурсы;
- организовать широкое общественное обсуждение целей и последствий реформы, пригласить представителей всех профсоюзов к участию в парламентских слушаниях по данной проблеме в Государственной Думе в ноябре 2001 года;

Борьба против приватизации железных дорог невозможна без координации действий железнодорожников по всей стране.

Солидарность трудящихся - реальная сила, способная заставить власть пойти на уступки.

Кого защищает Роспрофжел?

25 октября 2001г. в Железнодорожном суде г. Рязани состоялось судебное заседание о взыскании с локомотивного депо Рязань недополученной заработной платы за 4 квартал 2000 года.

Иск предъявлен профсоюзным комитетом в защиту членов профсоюза. По примерным расчетам, произведенным профсоюзным комитетом, машинистам и помощникам машиниста недоплатили от 4000 до 6000 тысяч рублей за три месяца 4 квартала 2000 года. Администрация, же, депо Рязань, доказывает совершенно противоположное, что индексация заработной платы произведена, что члены профсоюза не имеют понятия, о чем подан иск в суд, и, что наш профсоюз мешает им работать.

Да, действительно, наш профсоюз мешает работодателю, но не работать, а нарушать законодательство и творить произвол. А по другому они работать пока не умеют.

В настоящее время в локомотивном депо Рязань действует один профсоюз - это Российский профессиональный союз локомотивных бригад железнодорожников. Наш профсоюз неоднократно отстаивал интересы членов профсоюза в прокуратуре, рострудинспекции, комиссии по трудовым спорам. Выиграно около десятка судебных заседаний в защиту членов профсоюза. И мы в дальнейшем будем заниматься защитой трудового права членов профсоюза, а также вести работу по улучшению условий труда и повышению заработной платы работникам локомотивного депо Рязань.

Правда, ни для кого не секрет, что в нашем депо существует еще одна организация, которая в своем названии использует слово "профсоюз" - этот первичка Роспрофжел, председателем которой является Рюмина Ж.А. Но вот вопрос, для чего создана данная организация? Я могу ответить вам с уверенностью, что эта организация создана для защиты интересов администрации депо от рабочих.

В выше упомянутом суде, заседание которого продолжится 5 декабря 2001г., в качестве представителя администрации депо выступает Рюмина Ж.А. Я, как представитель машинистов и помощников машинистов доказываю, что администрация не проиндексировала должным образом заработную плату, а Жанна Алексеевна, с доверенностью от администрации, доказывает противоположное. Увлелась, наверное, но явно не проблемами членов профсоюза. В связи с эти у меня есть конкретное предложение не только к рабочим локомотивного депо Рязань, но и ко всем железнодорожникам – РАСПРОЦАТЬСЯ СО СТАРЫМ ПРОФСОЮЗОМ, и пусть он и дальше защищает интересы администра-

ции, но уже без вашей помощи. Ваши членские взносы должны работать на решение Ваших проблем, а не на администрацию.

Необходимость создания настоящих профсоюзов, каковым, к примеру, является Российский профессиональный союз локомотивных бригад, очень велика, т.к. с принятием нового трудового кодекса, тот произвол, который творится в настоящее время, будет узаконен. Единственная защита рабочих от произвола – это объединение.

Председатель профсоюзного комитета депо Рязань - Сергей Дубко.

КОЛЛЕГИ ПО ПРОФСОЮЗНОЙ РАБОТЕ, ДРУЗЬЯ!

Мы общаемся с Вами уже почти десять лет. За это время издано 400 номеров «Хроники рабочего движения» и несколько десятков номеров «Профсоюзного обозрения». Вы регулярно получали достоверную и интересную информацию о развитии профсоюзного движения в России в пореформенное десятилетие, об его двух основных течениях - «официальных» и «альтернативных» профсоюзах.

В нашем юбилейном, четырехсотом номере «Хроники», как обычно, много материалов. И мы будем рады, если большинство из них вы сочтете эксклюзивными. Ведь это материалы о Вас и Ваших делах, наши дорогие читатели! А также – из первых рук – о том, как собирается действовать в интересах углубления социального партнерства в России наше Правительство.

Коллектив АСТИ

НА ВОПРОСЫ КОРРЕСПОНДЕНТОВ АСТИ ОТВЕЧАЕТ МИНИСТР ТРУДА И СОЦИАЛЬНОГО РАЗВИТИЯ РФ АЛЕКСАНДР ПОЧИНОК:

К.- Будет ли в новом КЗоТ наложен запрет на натуральные виды оплаты труда?

А.П. - Натуральные виды оплаты труда будут сохранены только в той части, если они выгодны самому работнику. Например, комбайнеру может быть выгодно, чтобы ему платили в том числе зерном. В целом же нужно платить заработную плату деньгами.

К.- Будет ли испрашиваться согласие работника на натуральную оплату труда, а если да, то в устном или письменном виде?

А.П.- Над этим еще стоит подумать!

ЗАМЕСТИТЕЛЬ МИНИСТРА, РУКОВОДИТЕЛЬ РОСТРУДИНСПЕКЦИИ, ГЛАВНЫЙ ИНСПЕКТОР ТРУДА РОССИИ ВЛАДИМИР ВАРОВ:

К.- Как идет работа над изменением формулировки статьи УК №145 об уголовной ответственности работодателя за невыплату заработной платы?

В.В.- Внесение изменений в эту статью мы чуть-чуть притормозили в связи с работой над новым КЗоТ. Вначале необходимо принять его, а потом уже окончательно сформулировать статью...

ВКТ И КТР ОБРАТИЛИСЬ В МОТ ПО ПОВОДУ ПРОЕКТА КЗОТ

МОСКВА (Пресс-служба ВКТ). 26 октября Президенты Всероссийской Конфедерации Труда (ВКТ) и Конфедерации Труда России (КТР) А.Бугаев и А.Шепель от имени своих организаций, являющихся членами МКСП, приняли совместное обращение к Исполнительному директору Сектора норм и основополагающих принципов и прав в сфере труда Международной организации труда Кари Тапиола. В нем они указывают на статьи т.н. согласованного законопроекта КЗоТ, в которых имеются противоречия, или которые ухудшают положение работников и их представителей – профсоюзов, принятие которых с точки

зрения альтернативных профсоюзов недопустимо.

Радио «Резонанс»

В связи с тем, что радиостанция «Резонанс» часто предоставляет свой эфир представителям РПЛБЖ, причем абсолютно бесплатно, редакция газеты считает необходимым разместить на страницах газеты информацию о радиостанции.

Радио «Резонанс» выходит в эфир в диапазоне средних волн на частоте 675 кГц (444 м) в регионах Сибири с 16 до 21 часа и 1017 кГц (295 м) в – Москве и Европейской части России с 17 до 21 часа. Тел. Радио 222-0037, 222-0730, 222-0731, 222-0058.

По вопросам распространения нашей газеты обращайтесь по телефонам:

Волховстрой	(81263)	15-141
Калининград	(0112)	49-32-80
Курск	(ж.д.)	1-55-18
Льгов	(ж.д.)	1-51
Москва	(095)	287-92-26
Пушкино МО	(253)	3-85-90
	ж.д. (041)	25-90
Рыбное Ряз. обл.	(ж.д.)	1-35
Сасово Ряз. обл.	(ж.д.)	2-61
С-Петербург	(812)	168-45-24

«Локомотивосоюз»

Учредитель и издатель:

ИК РПЛБЖ

Тираж: 990 экз.

Бесплатно.

Адрес для писем в редакцию:

107140, г.Москва, а/я 2.

Куликову Е.А.

<http://www.rplbg.ru>

E-mail: rplbg@mail.magelan.ru

Тел. факс: (095) 287-9226

Тел. (095) 266-5951

ж.д. 459-51, 492-26