



Локомотивсоюз

Выпуск № 3 (58)

Май 2004 г.

ЧУЖАЯ РОДНЯ

То, что машинист и его помощник – единое целое, БРИГАДА, знает даже самый непосвященный в тонкости работы железнодорожного транспорта. Оба имеют одинаковые обязанности и ответственность: за безопасность движения, людей; своевременную доставку грузов и пассажиров; соблюдение графика движения поездов; сокращение простоев подвижного состава... Это прописано «чёрным по белому» в Должностной инструкции локомотивной бригаде №ЦТ-209, п.п. 2.4.1 и 2.5.4, и в Положении о дисциплине работников железнодорожного транспорта, п.п. 3 и 5. И если, не дай Бог, случится в поездке ЧП, к ответу призовут обоих. Одним словом, на работе у них всё пополам: горе и радость, взыскания и поощрения. По крайней мере, так было. Но нашлись «умные головы», которые, усмотрев в этом некую уравниловку, поспешили её немного подкорректировать. И получилась полная ахинея.

«Все мы с радостью восприняли решение о выплате вознаграждения по итогам года, так называемые «безаварийные». Мы этого очень ждали, и давно, – признаётся в заметке «В чём провинились помощники?», машинист-инструктор локомотивного депо Калининград Ю.Артеменко («Сигнал» №8, февраль 2004 г.). – Но когда ознакомились с присланным нам перечнем профессий, представителям которых разрешена выплата «безаварийки», то вначале подумали, что произошла какая-то досадная ошибка. А именно – в том документе не было сказано о помощниках машинистов, хотя раньше «безаварийку» они получали».

Порядок и условия выплаты этого вознаграждения установлены Положением о порядке выплаты единовременного вознаграждения за обеспечение безаварийной работы работникам ведущих профессий, занятым на перевозках структурных подразделений железнодорожного транспорта, утверждённым указанием Министерства путей сообщения России №89У от 16 июня 2003 года. Обязательные условия выплаты данного вознаграждения закреплены в п.3 Положения. Это, например, отсутствие в течение календарного года случаев нарушений безопасности движения (в соответствии с их перечнем по действующей квалификации), соблюдение трудовой и производственной дисциплины, правил и инструкций по технике безопасности и др. В поездках соблюдение всех этих правил как раз и возлагается на локомотивную бригаду. Прежде за работу без аварий все члены бригады получали соответствующую доплату. Теперь получается, что ответственность несёт бригада, а «безаварийка» же полагается только машинисту, помощник – что-то вроде чужой родни.

Не понятно, какую цель высокое начальство преследовало, исключая из списка ведущих профессий помощников машинистов. Сэкономить на людях, что ли, хотели? Как бы в последствии подобная «экономия» не вышла боком. «Уверен, что подобные решения больно бьют по престижу одной из ведущих профессий на транспорте, – пишет Артёменко. – Думаю, что тут может быть утерян очень важный рычаг по закреплению на дорогах молодёжи, подъёму престижа профессии железнодорожника. «... кадры необходимо всячески закреплять, тем более, что давно подмечено: чаще всего хороший машинист получается из хорошего помощника».

«Умным головам», разумеется, виднее, кого поощрить, а кого и рублём обделить. От машинистов, конечно, многое зависит. Только и помощники, не просто так, ради удовольствия катаются. Обидно, понимаешь ли...

Логика происходящего напоминает известный пожар в публичном доме во время глобального наводнения. Так, сначала представители Роспрофжела (как же без них?!) при работе над Положением о порядке выплаты единовременного вознаграждения за обеспечение безаварийной работы работникам ведущих профессий, занятым на перевозках структурных подразделений железнодорожного транспорта, промолчали. Дескать, мы со всем согласны, даём добро. Тогда, согласовав, утвердив, подписав Положение в том виде, в каком оно вышло в народ, Роспрофжел, желая угодить руко-

водству, и не вспомнил о тех, кого призван защищать. А теперь со страниц своего печатного органа – газеты «Сигнал» – вопрошают: «В чём провинились помощники?» К чему бы это... Впрочем, хорошо известно, кто во время кражи громче всех кричит «Держи вора!».

О.Ревзина

Дневник машиниста

Ряды «старой гвардии» машинистов неумолимо редуют, ежегодно они уходят на заслуженный отдых. С каким чувством пенсионеры покидают стены родного депо? Своими впечатлениями с нами решил поделиться один из уважаемых людей депо, передав для публикации свой дневник, богатый на события и факты. На страницах погодных записей запечатлена интересная биография рядового труженика дорог. Некоторые материалы актуально звучат и по сей день. Время от времени, мы будем печатать отдельные страницы дневника. Автор дневника просил подписывать публикации под псевдонимом «машинист Алексеев».

«Отдых на море – лучшее времяпровождение. Эта мысль не давала мне покоя, чем ближе приближались дни летнего отпуска. С утра и до позднего вечера стояла невыносимая жара. В раскалённой на солнце кабине машиниста угнетающе действовала духота. Тёплая вода не утоляла жажду. По перрону сновали с чемоданами радостные пассажиры на иезда южного направления. В душе рождался тихий ропот: «За тридцать лет работы на «железке» ни разу не просил путёвку в Хосту. Решено: завтра пишу заявление и еду на море. Отдохну как яловек!»

Весь следующий день я провёл в бесконечном хождении с заявлением, от начальника к нарядчику и обратно. В своём «хождении по мукам» я был не одинок, ко мне присоединилась группа машинистов и помощников машиниста, которые претендовали уйти в отпуск в июле. Для этого они пошли на маленькую хитрость, взяли путёвки в «Берёзовую рощу». Начальник депо долго нас «мариновал» и уговаривал ещё поработать, не отказываться от записок. На моё согласие выручить депо, мне была обещана (О, чудо!) путёвка в Хосту. Наконец мои мытарства увенчались успехом. В моём воображении, как в кино «Любовь и голуби», открывалась заветная дверца, и я падал в набегающую морскую волну.

Но моей радости был положен конец. В четверг я узнал, что по моей путёвке, выстраданной годами безупречного труда, отправляется секретарь.

На мое возмущение начальник депо разумно заметил, что секретарь-машинистка тоже работник локомотивного депо. Пребывая в философско-умиротворённом настроении, он пообещал, что секретарь привезёт мне ракушки, и что, приложив их к уху, я, наконец, услышу шум моря. Начальник депо плавно перевёл разговор на более высокие материи. Он рассуждал о сущности долга и соглашался с Конфуцием во взгляде на человека, как на существо с гипертрофированным чувством ответственности. Он яростно критиковал древнегреческого мыслителя-чудака Диогена, который бесцельно проводил время в бочке на берегу моря. Он вспомнил Ф.М. Достоевского и поставил меня перед сложной дилеммой: “тварь я дрожащая” или “право имею”? В поиске ответа он настолько абстрагировался, что мысленно парил где-то в облаках. Мой резкий вопрос поставил его в тупик и вернул на землю:

– С каких пор ведущая профессия на железной дороге с контроллёра переместилась за печатную машинку? И почему труд секретаря – машинистки в нашем депо ценится выше, чем работа машиниста?

Начальник депо не скрывал своего разочарования и охладевший интерес ко мне. Его взгляд выражал презрение, которым одаривают человека слишком примитивного и приземлённого, каким я ему показался. Он замкнулся в себе и с досадой произнёс:

– Вы не понимаете...

Я встал и ушёл. Вечером на кухне, без лишней демагогии, жена мне разъяснила, что я не мог понять в кабинете начальника. Оказывается, начальник депо уравнивал профессии машиниста и машинистки по однокоренному родству слов, но, как всегда, не учёл, что работа у нас несоизмеримо разная. На следующий день, обманутый и осмеянный, я сидел в душной кабине электропоезда на Петушки. По курскому ходу шли поезда на юг: Москва-Симферополь, Москва-Феодосия, Москва-Адлер. Где-то там сидела счастливая секретарь-машинистка. Она ехала отдыхать в Хосту. По возвращении она привезёт целый мешок ракушек для машинистов и их помощников, для всех тех, кому депо отказало увидеть море».

«Россия... Первое ощущение Родины появилось в раннем детстве. Босоногими пацанами, мы бегали на самый высокий пригорок. Оттуда, как на ладони, открывалась пойма реки, вдоль которой извилисто тянулась дорога. Мы жадно всматривались в далёкое пространство горизонта. Где-то, на чужой земле, ещё шла война. По сводкам Совинформбюро, в мае 1945 года бои велись на улицах Берлина. Вот-вот должен был грянуть салют долгожданной победы. Мы ждали возвращения отцов с войны.

Последнее письмо с фронта мать получила в 1942 году. Читая и перечитывая строчки, неровно выведенные карандашом, она долго плакала и говорила, что отец обязательно вернётся. В семье теплилась надежда, пока не пришла «похоронка». Суровые слова, как приговор, на всю жизнь врезались в память: «...пал смертью храбрых в боях за Родину...»

Служба в рядах Советской Армии – моё первое осознанное проявление патриотических чувств. Повседневная армейская рутина, тоска по дому, слёзные письма матери настраивали на минорный лад. Но в моей душе играла бравурная музыка, марш военного оркестра. Я был солдатом сильной армии, защитником Отечества.

На «гражданке» я вернулся работать в локомотивное депо. Помощник машиниста, машинист, старшинство на лучшем сцепе, машинист-инструктор (быстро отказался) – этапы трудового пути. Стальная колея прошла по всей моей судьбе. Лучшие годы жизни связаны с железной дорогой, все силы отданы Трудом. Это ли не патриотизм? Тогда, почему крикуны с высокой трибуны заявляют:

– Не нравится – уходи.

Да, мне многое не нравится, особенно, когда я пытаюсь ответить на вопрос: «Что дала мне железная дорога?» Безотцовщина, три года службы в танковых войсках, десятилетия стойкого труда сумели закалить мой характер. Меня не выбить из колеи, я нахожусь на своём месте. Последовавшие за перестройкой аксёненские времена породили грубых, хамоватых и наглых начальников. Их нельзя назвать руководителями, более точное определение – «начальствующие дилетанты». Пусть уходят они, временщики, если им не удобен мой патриотизм.

Я верен великой железнодорожной державе, России!»

Машинист Алексеев

Ноу-хау по-узловски

Как известно, статья 329 Трудового Кодекса не разрешает привлекать работников, связанных с движением транспортных средств, к сверхурочной работе. Однако локомотивные бригады сплошь и рядом к ней привлекаются, и конца и края этому процессу не видно.

Довольно «оригинально» решить проблему сверхурочных взялись в локомотивном депо Узловая: не оплатив в январе часть поездок, от одной до трёх, большинству работников, сверхурочная работа была скрыта. Об «отсутствии» переработки, отчитались и перед дорогой.

Трудно сказать, что «подвигло» начальника депо В.А.Сапрыкина на такой шаг. Может, желание реабилитироваться после приезда в депо начальника дороги в январе, когда В.И.Старостенко подверг резкой критике его работу. Может, «лимитировал» фонд оплаты труда. Как бы там ни было, оказались обмануты и работники, и руководство дороги.

Естественно, не прореагировать на то, что произошло, профком РПЛБЖ не мог. 17 февраля в Тульскую транспортную прокуратуру последовало заявление о случившемся, копии которого были направлены Г.М.Фадееву, В.И.Старостенко и начальнику Тульского отделения С.А.Вязанкину.

На следующий день, 18 февраля, начальник депо, не зная о заявлении, с трибуны на совещании локомотивных бригад ещё раз «отчитался» – у локомотивных бригад за январь 2004 года переработки нет. Заявлять подобное публично мог человек ПОЛНОСТЬЮ УВЕРЕННЫЙ В СВОЕЙ БЕЗНАКАЗАННОСТИ.

Как только до руководства депо дошла информация о направленном заявлении, «закипела» работа по сокрытию содеянного. Круглые сутки «шёл» отлов

локомотивщиков, имевших переработку в январе, на предмет написания ими задним числом заявлений о даче согласия на переработку и предоставления им на основании ст. 153 ТК РФ дополнительного отдыха вместо оплаты сверхурочных часов.

Неправильно воспринял огласку факта сокрытия начальник Тульского отделения С.А.Вязанкин. «... Зачем сообщили Г.М.Фадееву?... Правильно, что в прокуратуру, правильно, что мне. Но зачем Фадееву?» – растерянно посетовал НОД. Ответ прост – отбить желание на будущее делать что-либо подобное.

10 марта разбираться в ситуации прибыл заместитель начальника Московской железной дороги А.Бахарев. Начальник депо по «просьбе» НОДа лично огласил протокол разбора самого себя в отделении дороги, по результатам которого получил выговор. Точка на этом ещё не поставлена, прокуратура ведёт своё расследование.

Не хватит места, чтобы описать все «подвиги» В.А.Сапрыкина. (Например, из-за чего в августе прошлого 2003 года 11 работников депо объявили голодовку с извещением об этом Президента РФ, закончившуюся через 15 часов после переговоров с руководством Московской ж.д. Всю ночь тогда депо было оцеплено отрядом ОМОНа (видимо опасались приезда телевидения и прессы). И вот очередной «подвиг», заставивший высоких должностных лиц заниматься вопросами, далёкими от их прямых обязанностей. Будет ли урок всем причастным? Время покажет...

Р.С. В полученных расчётных листках за февраль 2004 года работники так и не разобрались, где же январские доплаты. Видимо, придётся разбираться с помощью высоких и компетентных людей.

Сергей Бурцев

МЕЖДУНАРОДНОЕ БЮРО ТРУДА
Административный Совет
289-я сессии, Женева, март 2004 г.

Жалоба на Правительство Российской Федерации, представленная Конфедерацией труда России (КТР)

Заявления: Истец заявляет, что недавно принятый Трудовой кодекс содержит положения, нарушающие принципы свободы объединения, право трудящихся присоединяться к организациям по своему собственному выбору и самостоятельно определять свою структуру и состав, право на ведение коллективных переговоров и право на забастовку.

Заключения Комитета

992. Кроме этого, Комитет принимает к сведению заявления КТР, касающиеся ограничений права на забастовку в отношении некоторых категорий работников (статья 413). Организация-истец поднимает два вопроса в этой связи. Прежде всего, КТР проявляет беспокойство по поводу интерпретации или определения, которые могут быть сделаны в отношении следующих понятий, содержащихся в статье 413(1)(а) и (б): «...в организациях, непосредственно обслуживающих особо опасные виды производств или оборудования...» и «...создает угрозу обороне страны и безопасности государства, жизни и здоровью людей». По мнению истца, эти положения могут быть интерпретированы слишком расширительно и могут, следовательно, ограничить право на забастовку для большого количества работников. Во-вторых, истец приводит статью 413(2), которая предусматривает, что право на забастовку может быть ограничено федеральным законом. В этой связи он цитирует некоторое количество нормативных законодательных текстов, налагающих ограничения или прямо запрещающих право на забастовку для следующих категорий работников: полицейские, военнослужащие, служащие федеральных учреждений связи и правительственной информации, служащие системы Министерства внутренних дел, служащие федеральных служб связи, государственных служащие, служащие служб скорой помощи и спасения, работники железных дорог, муниципальные служащие, авиадиспетчеры, работники налоговых служб. Забастовки, проходящие недалеко от размещения ядерных установок и мест хранения ядерного горючего или отходов также подвергаются ограничениям, если они создают угрозу для безопасности людей, окружающей среды, здоровья, законных прав и интересов других людей. Истец считает, что вышеуказанные запреты ущемляют право на забастовку неоправданно большого количества работников, чем этого требуют интересы сохранения жизни, безопасности или здоровья всего или части населения. Статья 11 Закона о государственной службе запрещает, например, право на забастовку в государственной службе не только для чиновников, выполняющих свои властные функции от имени государства, но также и для многих других категорий служащих. Правительство не представило никакой информации по данному вопросу.

993. Что касается этих заявлений, Комитет напоминает случаи, при которых право на забастовку может быть ограничено или даже запрещено: 1) на государственной службе лишь для тех чиновников, которые исполняют свои функции от имени государства; 2) в основных службах в точном смысле этого термина, т.е. службах, прерывание деятельности которых может поставить под угрозу жизнь, безопасность или здоровья части или всего населения; 3) в обстановке острого национального кризиса (см. Сборник, параграфы 526-527). Что касается статьи 413(1)(б), в свете озабоченностей, выраженных организацией-истцом, Комитет обращается к Правительству с просьбой указать, какие службы и производства или используемое в них оборудование являются крайне опасными и где забастовки запрещены. Что касается вышеперечисленных категорий работников, которые, в силу существующих федеральных законов, не могут прибегать к забастовочным действиям, Комитет отмечает, что список включает работников железных дорог, которые не входят в состав основных служб в точном смысле этого термина. В этой связи Комитет обращается к Правительству с просьбой внести поправки в законодательство с тем, чтобы включить работников железных дорог и государственных служащих, не исполняющих свои функции от имени государства, в категорию работников, имеющих право прибегать к забастовочным действиям.

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./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