

**Российский профессиональный союз
локомотивных бригад железнодорожников
(РПЛБЖ)**

ЛОКОМОТИВОСОЮЗ

ИЗБРАННОЕ

2007 ГОД

Российский профессиональный союз локомотивных бригад железнодорожников (РПЛБЖ) создан в 1992 году и объединяет в своих рядах работников предприятий железнодорожного транспорта, метрополитена, промышленного железнодорожного транспорта.

В настоящее время в рядах профсоюза представлены практически все рабочие профессии железнодорожного транспорта.

Профсоюз имеет территориальные и первичные организации более чем в 50-ти регионах России и стремится к тому, чтобы они были во всех регионах, на всех предприятиях связанных с железнодорожным транспортом.

Отстаивать социально-трудовые интересы работников — одна из главных задач профсоюзов. Но в состоянии ли старые профсоюзы учесть интересы всех групп и слоев населения?

Представляется, что нет. Ни учитывать, ни отстаивать интересы работников они не могут. Не могут по своей природе, — они созданы и взлелеяны административно-командной системой.

Наш профессиональный союз — один из механизмов социальной защиты рабочего класса.

Решать проблемы сообща всегда легче, чем в одиночку.

Учредитель и издатель: ИК РПЛБЖ. Тираж: 990 экз. Бесплатно. «Локомотивосоюз» Адрес для писем в редакцию: 109387, Москва, а/я 25. РПЛБЖ <http://www.rplbg.ucoz.ru> E-mail: rplbgi@mail.ru Тел./факс: (495) 972-43-60, (495) 958-26-83, +7906 701-90-86

По вопросам распространения нашей газеты обращайтесь по телефонам: Москва: (495)972-43-60, ж.д. 4-59-51, С.Петербург: (812) 275-99-15, Воронеж: (4732) 79-62-48, Пермь: (3422) 24-28-50, Котлас (81-837) 50-556, Иркутск 8(902) 177-50-99, Чита 8(3022) 35-87-62

Между тем, решение данного вопроса не входит в компетенцию Государственной инспекции труда в городе Москве.

В связи с вышеизложенным, Государственной инспекцией труда в городе Москве выдано президенту ОАО «РЖД» обязательное для исполнения предписание об устранении выявленных нарушений Трудового законодательства Российской Федерации в срок до 04.12.2007г.

Начальник отдела на транспорте - главный государственный инспектор труда на транспорте в городе Москве (по правовым вопросам)
Н.В.Яловец

ПОКА ГРОМ НЕ ГРЯНЕТ?..

Как работника, многие годы связанного с движением поездов, меня не может не волновать сложившееся в локомотивном хозяйстве отрасли положение, «благодаря» которому состояние безопасности движения поездов в ОАО «РЖД» ухудшается из года в год с завидной стабильностью. Несмотря на значительные инвестиции (в 2005г. - 815 млн. рублей, а в 2006г.- 878млн. рублей), ситуация в этой области, по признанию департамента локомотивного хозяйства компании, остаётся угрожающей. О неспособности департаментов локомотивного хозяйства (ЦТ), безопасности и экологии (ЦРБ) выправить положение, или сделать этот процесс для начала хотя бы контролируемым, свидетельствуют дискредитировавшие себя ранее пропагандистские методы, такие как обращение участников первого российского общесетевого слёта машинистов локомотивов ОАО «РЖД» - «Безопасность движения гарантирую!» - и само это мероприятие, ничего кроме напрасных трат компании не принесшее. Считаю, и в этом я не одинок, нужны принципиально иные подходы к решению проблемы. Системный и объёмный анализ результатов усилий, прилагаемых ОАО «РЖД», вероятно, будет ещё проведён, - сейчас же отмечу лишь некоторые моменты, до сих пор остающиеся, к сожалению, вне зоны видимости компании и в первую очередь руководства департаментов ЦТ, ЦРБ, профсоюза Роспрофжел, возглавлять которые должны профессионалы высочайшего уровня.

Но разве профессионалы проигнорировали бы тревожные сигналы, на протяжении длительного времени поступающие с Юго-Восточной дороги, например из крупнейшего её узла - локомотивного депо Лиски? А ведь простые работники этого депо, такие как машинист электровоза Ю.И.Лютиков и его товарищи, не просто предупреждали, били во все колокола, призывая начальство обратить внимание на неудовлетворительное состояние

локомотивного парка предприятия и дороги! Взывали к министру транспорта И.Е.Левитину, обращались в прокуратуру и другие инстанции! В подтверждение своих слов приводили документы, фотографии, акты и др. С целью изменить сложившуюся ситуацию к лучшему проводили акции протеста. Почему же вы, Сергей Алексеевич, (Кобзев - начальник департамента локомотивного хозяйства ОАО «РЖД» - ЦТ прим.ред.), не услышали их?! **Не потому ли, что действующий машинист электровоза Юрий Иванович Лютиков - председатель профсоюзного комитета первичной профсоюзной организации РПЛБЖ депо Лиски?** Не потому ли, что «дружественный профком Роспрофжел» отмалчивался, делая вид, что всё в порядке? Ждали грома, чтобы перекрестится?

*«В 2006 году локомотивное хозяйство ОАО «РЖД» пережило крушение, печально прославившее его на всю страну. Речь идёт о столкновении по **вине локомотивной бригады** (выделено авт.) на перегоне Икорец-Битюг Юго-Восточной железной дороги двух грузовых поездов. Но, помимо этого, был выявлен ряд грубейших нарушений, в том числе проезды запрещающего сигнала светофора, лишь по счастливой случайности не приведшие к трагическим последствиям». («Гудок» за 14.11.2006г.).* В продолжение темы господин Кобзев замечает: *«Всем известный пример - крушение в сентябре на перегоне Икорец-Битюг Юго-Восточной. При расследовании обстоятельств этого происшествия было вскрыто много нарушений. Но мы остановимся на одном аспекте – **роли машиниста, который в данном случае допустил 10 нарушений требований, которые лежат в основе вообще организации движения поездов**» (выделено авт.).* Задам я вам, Сергей Алексеевич, по вьедливости своей, извините, провокационный вопрос. Если бы А. Жидков, машинист депо Балашов, отцепил от состава поезда вышедший из строя электровоз на предыдущей станции, а его «за неоперативные

силу «Положение о порядке выплаты вознаграждения за выслугу лет работникам филиалов ОАО «РЖД», утвержденное распоряжением ОАО «РЖД» от 06.12.2004г. № 3661р., вступающих в действие с 01.04.2007г.

Настоящие изменения зарегистрированы Комитетом общественных связей Правительства города Москвы 28.03.2007г. №137.

С 01.04.2007г. выплата ежемесячного вознаграждения за выслугу лет в зависимости от непрерывного стажа работы на железнодорожном транспорте в ОАО «РЖД» прекращена.

При этом процедура введения изменений определённых сторонами условий трудовых договоров, заключаемых с работниками, предусмотренная главой 12 Трудового кодекса Российской Федерации, в редакции Федерального закона Российской Федерации от 30.06.2006г. № 90 ФЗ также нарушена.

Следовательно, данное требование РПЛБЖ обосновано в связи с допущенными нарушениями трудового законодательства Российской Федерации, администрацией ОАО «РЖД».

Пунктом Ваших Требований ставится вопрос о введении в ОАО «РЖД» должности проводника хвостового вагона дизельпоездов и электропоездов.

Необходимость введения вышеуказанной должности обосновано тем, что до сих пор дизельпоезда и электропоезда не оборудованы ненадлежащей системой сигнализации закрытого положения дверей, отсутствует и программа по установке промышленного телевидения на остановочных пунктах и станциях, имеющих кривые в плане пути и плохую видимость, что подтверждается приказом руководителя Дирекции пригородных перевозок от 17.02.2003г. № 50/НДПП и п.9.9 гл. 9 Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденных приказом МПС РФ от 24.04.1995г. № 7Ц (с последующими изменениями и дополнениями).

Условия оплаты труда определённые коллективным договором, соглашениями, локальными нормативными актами, не могут быть ухудшены по сравнению с установленным трудовым законодательством и иными нормативными правовыми актами, содержащими нормы трудового права.

В соответствии со ст. 5 Трудового кодекса Российской Федерации, в ред. Федерального закона от 30.06.2006г. № 90-ФЗ, иными нормативными правовыми актами, содержащими нормы трудового права являются: указы Президента РФ, постановления Правительства РФ и нормативными правовыми актами федеральных органов исполнительной власти, нормативными правовыми актами органов исполнительной власти субъектов РФ, нормативными правовыми актами органов местного самоуправления.

В соответствии с п.22 приложения № 2 к Приказу МПС РФ от 15.12.197г. № 24Ц «О совершенствовании системы организации заработной платы работников, занятых в основной деятельности железных дорог» (с последующими изменениями и дополнениями) за непрерывный стаж работы на предприятиях, в обособленных структурных подразделениях основной деятельности железных дорог выплата вознаграждения за выслугу лет производится ежемесячно в зависимости от стажа работы в соответствии со шкалой, установленной Отраслевым тарифным соглашением.

Министерство путей сообщения Российской Федерации на момент издания указанного приказа исполняло функции федерального органа исполнительной власти Российской Федерации.

До 30.03.2007г. выплаты ежемесячного вознаграждения за выслугу лет в зависимости от непрерывного стажа работы на железнодорожном транспорте была предусмотрена п. 4.2.8. Коллективного договора ОАО «РЖД» на 2005 - 2007г.г.

30.03.2007г. распоряжением № 548р в Коллективный договор внесены изменения, в части признания утратившим

действия по устранению неисправностей на локомотиве» начальник депо понизил, к примеру, в должности до слесаря, **защитили бы вы его в случае обращения непосредственно к вам?** Сомневаюсь! И для сомнений есть веские причины. Плавали – знаем!

Но свечку господу Богу я бы на вашем месте поставил, потому что по удалению за злополучным грузовым поездом остановился не пассажирский. Видимо движенцы Юго-Восточной выводу из памятного крушения 9 февраля 1995года, когда на 266-м километре перегона Сухиничи-главные - Живодовка Калужского отделения Московской железной дороги, остановившийся на подъёме из-за неисправности электровоза пассажирский поезд №1 Москва-Киев, под управлением машиниста депо Брянск-1 В. Мисюто, самопроизвольно придя в движение, столкнулся со стоящим у запрещающего проходного светофора с другим пассажирским поездом, к счастью все же сделали! История сослагательных наклонений не терпит, но если бы на перегоне Икорец-Битюг, повторилась ситуация под Живодовкой, то...

...Чуть не с криком отчаяния к Президенту компании по инициативе профсоюзных организаций РПЛБЖ обратились с коллективным письмом работники Октябрьской магистрали. Не «шкурные» просьбы содержались в их письме. Красной нитью через его строчки сквозило одно лишь чувство – стыд за утраченный престиж профессии, унижительно низкую заработную плату, уже сейчас заметный дефицит кадров локомотивных бригад по сети дорог, разваливающийся от старости подвижной состав. ***Всё вместе, вкупе, - угрожающее безопасности движения.*** По смыслу и содержанию удивительно сильное, точно бьющее в цель послание! А в ответе (нет, не Владимира Ивановича Якунина, Президента компании, а почему – то старшего вице – президента Б. М. Лapidуса) ничего не говорящие цифры, преклонная, как древнейшая профессия и такая же продажная, статистика. Ни капли желания докопаться до истины, ни

грана доброй воли, слова и мысли. Одна казуистика! **Не потому ли, что, подписавший письмо, машинист электровоза А. Гаврилов - председатель территориального комитета РПЛБЖ Октябрьской железной дороги?**

Что ж, подождём очередного грома, раскаты которого явно прослушиваются в телеграмме ОАО «РЖД» за подписью президента компании В.И.Якунина по случаю недавнего брака особого учёта с электропоездом ЭР-200!

От имени машинистов и помощников, слесарей по ремонту ЭПС обратился к начальнику Московской железной дороги В. И. Старостенко председатель профсоюзного комитета РПЛБЖ локомотивного депо Пушкино Николай Сергеевич Павлов. Коллектив депо, преобразованного в основное, а по сути, созданного вновь в 1992 году, всегда отличался умением работать с высоким качеством, при этом поддерживая требуемый уровень безопасности движения поездов. Несмотря на многие, и сразу скажу, совершенно оправданные смены руководства депо, не способствующие его чёткой и ритмичной работе, коллектив всегда успешно справлялся с поставленными задачами. Бригады депо Пушкино не могут смириться с положением, когда лучшая по многим показателям дорога, вынуждена из года в год плестись в хвосте списка других дорог сети, отставая от них лишь по основному показателю - безопасности движения поездов. Большинство работников локомотивных и ремонтных бригад уверены в возможности улучшения работы не только родного депо, но и других моторвагонных депо Центральной дирекции. Для этого необходим лишь ряд условий, выполнение которых вполне по силам руководству дороги, естественно, при наличии желания с его стороны.

Предложения, в числе которых были и радикальные, способные принести эффект в ближайшее время, направлялись начальнику Московской железной дороги В. И. Старостенко. В поступившем за подписями начальника

незаконности забастовки. Дескать, мною (ФИО и должность) в присутствии (отметим, трех человек - прим. ред.) «составлен настоящий акт о том, что такой-то отказался знакомиться под роспись с уведомлением о незаконности забастовки. А указанное уведомление зачитано ему вслух».

Ладно, бумаги не жалко. А рабочего времени? Неужели представителям администрации, которые должны будут присутствовать при отказе работника подписывать уведомление и при зачитывании ему его вслух, больше заняться нечем? Если действительно нечем, тогда чего места просиживают?!

...Нет, не права я. Все же, чудеса у нас еще случаются. Чудеса, демонстрирующие глупость и стремление угодить некоторых руководителей.

О.Ревзина

ПРЕСС-СЛУЖБА ИНФОРМИРУЕТ

В связи с Вашим обращением от 08.11.2007 № 132 - ИК, поступившим в Государственную инспекцию труда в городе Москве, сообщаем, что в период с 12.10.2007г. по 02.11.2007г. в ОАО «РЖД» была проведена внеплановая проверка соблюдения трудового законодательства Российской Федерации, в части обоснованности Ваших требований, по результатам которой установлено следующее.

В соответствии со ст. 135 Трудового кодекса Российской Федерации, в ред. Федерального закона от 30.06.2006г. № 90-ФЗ, система оплаты труда, включая размеры тарифных ставок, окладов (должностных окладов), доплат и надбавок компенсационного характера, в том числе за работу в условиях, отклоняющихся от нормальных, системы премирования устанавливаются коллективными договорами, соглашениями, локальными нормативными актами в соответствии с трудовым законодательством и иными нормативными правовыми актами, содержащими нормы трудового права.

Так что лукавят господа наши железнодорожные руководители. И сознательно это делают. За себя, видно, боятся. Вдруг как придется действительно, к примеру, с соблюдением трудового законодательства работать. А к этому, думается, не многие привыкли. Вот и стараются, из кожи вон лезут, чтобы только не допустить вольнодумства (так некоторые руководители именуют деятельность независимых профсоюзов) на вверенной им территории. И при этом нередко сами себя, подобно унтер-офицерской вдове, высекают.

В Тульской дирекции по обслуживанию пассажиров в пригородном сообщении (ТДПП) руководство, едва прознав о решении Московского городского суда признать намеченную исполнительным комитетом РПЛБЖ на 28 ноября забастовку незаконной, тут же поспешило довести эту информацию до работников. И не просто сообщило, а уведомило, для чего были изготовлены специальные уведомления. Денег на бумагу для такого дела, видимо, не жалко. В данном уведомлении, вручаемом лично члену РПЛБЖ, не поленились перечислить статьи дисциплинарной, административной и мер уголовной ответственности. Для чего? Ну, это только руководящие умы знают.

Уведомление выдавалось не только именное, но еще и под роспись. Кстати, там и место для росписи руководителя подразделения предусмотрели. И так, видимо, спешили работников от непоправимой ошибки избавить (вдруг и впрямь кто-нибудь, не услышав о том, что акция отменена, бастовать выйдет), что кто-либо из самих руководителей подразделения свою подпись на потом оставил. А бумажка без подписи руководителя, согласитесь, это просто бумажка, не заслуживающая внимания. Вот и стали члены РПЛБЖ отказываться ее подписывать.

Но руководству ТДПП, как оказалось, для работников ничего не жалко, тем более какой-то бумаги. И родился акт об отказе работника ознакомиться под роспись с уведомлением о

службы локомотивного хозяйства М. В. Холяпина, и.о. начальника службы пригородных перевозок А. Ч. Озембловского ответе за версту чувствовался узнаваемый, канцелярско-бюрократический стиль третьесортного писаришки-секретаря, смотрящего на мир через зеркальные окна своего уютного кабинета. И пока они: - Холяпины, Озембловские, Кобзевы - и им подобные предпочитают не замечать из своих мягких кожаных кресел наших проблем, мы, взятые ими в заложники, стоящие за контроллерами днём и ночью, в мороз и жару, дожди и туманы, рискуем однажды присесть на жёсткую скамью в зале суда.... К сожалению такая угроза, сегодня реально существует для многих из вас господа механики!

Н.Сергеев, член РПЛБЖ

«ПРОФБОССИК» СВИНОРЫЛОВ

Из породы прохиндеев.
 Чисто вымыт, весел, сыт.
 Предъячейки Роспрофжел*
 По депо просеменит...
 Подойдя к родному стенду,
 Пришпандорит «желтый» «МоЖ»
 И «Сигнал» бумаги белой,
 Но по смыслу «желтый» тож...
 Простодушным работягам,
 Он навешает «лапшу».
 Про путевки и «реактор»,
 Про любимый «лунный трактор»,
 Про зарплату по труду и другую лабуду.
 Балабонит дребедень...
 Как бездельнику не лень?
 Отмахнутся от него: -
 «Вон мол, двери!» - он в окно.
 На халяву прыщ закончит,

В срок путейский институт.
 Приобщится к «командирам»,
 Административный кнут.
 Он о вас тогда не вспомнит,
 В жизни главное ему,
 Потеплей пристроить ж...у,
 В мягком кресле - наверху.

И живет на ваши взносы,
 Не печалась, крепко спя.
 Господам не прекословя
 Свинорылова родня.

Резюме:

**Люди крысиной породы,
 Скопом полезли из нор,
 Смрадным дыханьем наживы,
 Отравлен российский простор.
 А не пора ль нам с тобою
 Рабочим ботинком своим
 Передавить эту свору
 Бессовестно-наглых скотин.**

А. Свистков,
 машинист ОАО «РЖД», уже не член Роспрофжела

В ОЖИДАНИИ ПЕРЕМЕН

Сначала поползли слухи. И были они о том, что в ОАО «РЖД» грядет новая система оплаты труда. В начале года слухи нашли подтверждение в виде *Положения о корпоративной системе оплаты труда работников филиалов и структурных подразделений ОАО «РЖД»*,

и спокойствии. Плевать они хотели и на пассажиров, и на людей, которые их возят и которые их кормят, на локомотивные бригады!

Забастовку работников локомотивных бригад, назначенную на 28 ноября 2007 г., признали незаконной, жаль! Но вот что удивительно, почему же тогда суды не признают незаконным наплевательское отношение к людям, к рабочим? Выходит издеваться над людьми можно, а защищать свои права – нельзя.

Но запомните, так будет не всегда.

ЧУДЕСА В РЕШЕТЕ

На днях один машинист с грустной улыбкой заметил: «Я думаю, что в сегодняшних условиях заставить железнодорожное руководство думать не только о собственном теплом местечке и финансовом благосостоянии, но и о работниках, позволит только чудо. А ты как думаешь?» Ну как я думаю... Во-первых, чудес у нас уже давно не происходит. Во-вторых, дело ведь не столько в том, чтобы руководство думало о людях, руководить которыми им доверено, сколько при этом хотя бы соблюдало простое российское законодательство. А то ведь некоторые, едва заняв какой-нибудь пост, тут же начинают из себя восточных князьков строить. Без стеснения принимаются подчиненным заявлять, что отсутствие материалов, запчастей и т. п. – это не главное. Главное – то, что они говорят: «Будете, люди, нас слушаться, и все у вас будет в шоколаде. А войдешь в команду непослушания, работы лишишься, уволим. Не за что увольнять? Ценный кадр? Всегда найдется за что с места попросить. И вообще, незаменимых у нас нет». Они, правда, забывают, что незаменимых нет у нас как раз среди руководителей. Почитаешь «Московский железнодорожник», а там чуть ли не в каждом номере новых назначенцев представляют. Простого рабочего, квалифицированного слесаря или токаря, тем более машиниста еще поискать надо!

Мне конечно, понятна господин Барбашов, Ваша забота о показателях производительности труда. Да, наверное, и не в Вас дело! Но не может же всё на свете определяться только производственными и экономическими показателями! Когда вводился пресловутый «белорусский метод», локомотивным бригадам обещали существенную прибавку к зарплате. Однако воз, как говорится, и ныне там. Почему локомотивные бригады должны расплачиваться водиночку за головотяпство или близорукость бывшего руководства? Вот Вы пишете, что рост зарплаты с октября 2006 по октябрь 2007 составил 130,6%. Но почему же Вы, дипломированный финансист, ни словом не обмолвились о том, *ВО СКОЛЬКО РАЗ за этот год выросли цены на продукты, лекарства, так называемые «услуги» ЖКХ, квартплата?* Если уж **РЕАЛЬНО** оценить соотношение цен и зарплаты на сегодняшний день, то получится, что зарплата локомотивных бригад упала процентов на 30! Работники на «собственной шее» ощущают «рост» зарплаты. Почему дирекция не в состоянии обеспечить достойную оплату тяжелейшего труда членов локомотивных бригад? Даже водителям наземного транспорта, пассажиропоток которого не идёт ни в какое сравнение с пригородными железнодорожными перевозками, платят значительно больше (водитель автобуса, например, получает зарплату от 40 до 50 тыс. рублей)! А машинист электропоезда – почти в два раза меньше. Или это не Ваша компетенция, не Ваша проблема, не Ваша головная боль?

На фоне всего вышесказанного Ваше экономическое «обоснование» нецелесообразности возврата должности проводника хвостового вагона выглядит дешёвой отпиской: спросили – ответили, разбор окончен, вопрос закрыт!

Григорий Гудков,
машинист электропоезда.

Р. С.: Вывод, ребята, для нас один: господа начальники любой ценой пекутся только о собственном благополучии

утвержденного решением Правления ОАО «РЖД» 18-19 декабря 2006 года.

А вскоре работникам компании стали вручать уведомления о том, что «с 01 апреля 2007 года изменяются условия трудового договора», заключенного с ними ранее. Далее в уведомлении сообщается, что в связи с введением с 01 апреля 2007 года Положения о корпоративной системе оплаты труда работников филиалов и структурных подразделений ОАО «РЖД», изменяется не только система оплаты труда, но также размеры должностного оклада (тарифной ставки) и надбавок и доплат стимулирующего и компенсационного характера, установленные разделом 5 ранее заключенного с работником трудового договора. Особое внимание обращено на то, что в случае несогласия работника «на продолжение работы в новых условиях, дальнейшие правоотношения будут регулироваться в соответствии со ст. 74 Трудового кодекса Российской Федерации». От работника требуется, ознакомившись с уведомлением и выбрав один из вариантов ответа - «согласен» или «не согласен» на продолжение работы в новых условиях, - поставить личную подпись.

Угадайте, с каким энтузиазмом восприняли эти «письма счастья» простые железнодорожники? Правильно, с тем самым, что переходит в дрожь в коленках и мучительно начинаешь вспоминать, если ли в запасе какая-либо еще специальность.

1 апреля не за горами, а что такое корпоративная система оплаты труда и чего, в итоге, с ее введением ожидать, до сих пор не все из железнодорожников разобрались. Кто-то считает: значит, бить будут, по карману рублем. Для других, в том числе и некоторых господ руководителей, новые веяния означают начало очередного этапа «зачистки» неугодных.

«Некоторые руководители среднего звена, вместо того, чтобы лично ознакомиться с Положением о корпоративной системе оплаты труда и разъяснить его в своих коллективах, при вручении уведомлений работникам отделяются

бюрократическими фразочками: «Не согласен? Увольняйся!», - пишет «Московский железнодорожник» (№6 от 16 февраля 2007 г.). Честно говоря, с этим утверждением органа печати ОАО «РЖД» и Дорпрофсожа нельзя не согласиться. Кстати, «Мож» предложил железнодорожникам, которые до сих пор еще пребывают в «непонятках», задать интересующие их вопросы, касающиеся будущего заработной платы, во время «горячей линии» компетентным лицам из администрации дороги.

Предложением воспользовался и Леонид Майзель, слесарь депо Апрелевка, член РПЛБЖ, и позвонил, поинтересовавшись: *«На основании какой статьи Трудового кодекса РФ изменяется действующая система оплаты труда? Я вычитал лишь два правомочных положения: внедрение новой техники и изменение технологии работы, но они не подходят.»*

И второй вопрос: если вводится новая система оплаты труда, должен ли перезаключаться трудовой договор между работником и работодателем? Будет ли руководство ОАО «РЖД» заключать трудовые договоры с работниками в соответствии со статьей 67 Трудового кодекса РФ в письменной форме в двух экземплярах с непременно выдачей одного экземпляра на руки работнику?»

Л. Майзелю ответили Ирина Наумчик, начальник отдела организации труда и заработной платы, и Леонид Сиротин, начальник службы управления персоналом, следующее:

- В соответствии со ст. 37 ТК, по причинам, связанным с изменением организационных или технологических условий труда, допускается изменение определенных сторонами существенных условий трудового договора по инициативе работодателя при продолжении работником работы без изменения трудовой функции. Кроме того, правовые аспекты изменения определенных сторонами условий трудового договора регулируются нормами ст. 74 Трудового кодекса РФ, во исполнение требований которой о предстоящем

даже при включенном освещении вагонов не видно хвостовых посадочных огней. Каковы должны быть действия помощника машиниста в такой ситуации с точки зрения обеспечения безопасности пассажиров при посадке и высадке и безопасности движения поездов вообще? По логике, помощник должен идти вдоль состава до точки, из которой виден хвостовой вагон, откуда давать машинисту команду на закрытие автоматических дверей. А если в силу уже приведённых мною причин машинист не видит его? Каковы будут **ВАШИ инструкции или указания бригаде** в данной ситуации? Но даже если помощник будет находиться в зоне видимости машиниста, стоянки на прямых (не говоря о «кривых») платформах станут составлять 2,5 – 3 минуты. Такой прецедент, когда локомотивные бригады нашего депо летом этого года действовали подобным образом, проходя по платформам до видимости последнего тамбура хвостового вагона, уже был! И результат Вам, господин Барбашов, известен – график движения «лёг»! Но и в этом случае для локомотивных бригад сохраняется немаловажный аспект такой работы: при любых условиях ответ за **ВСЕ ЧП придётся держать локомотивной бригаде!** Дирекция в случае какого-либо происшествия с пассажиром (пассажирами) всегда найдёт крайнего – бригада нарушила, бригада не выполнила и т.п. И никто из начальников не задаётся вопросом: *а как можно было выполнить?* Но машинистам и их помощникам не хочется представлять перед судами, садиться в тюрьму из-за того, что господа начальники сочли, что их доходы резко сократятся, если на электропоезда вернут проводников хвостовых вагонов! В таком случае, пусть господа начальники и берут ответственность на себя, раз не могут обеспечить безусловное выполнение требований безопасности движения, или создать бригадам условия для этого что, кстати, является прямой обязанностью работодателя! Как Вам такой взгляд на проблему?!

работодателя с существенным уменьшением социальных гарантий и льгот для рабочих.

С полным текстом документа можно ознакомиться в профсоюзе – настоящем.

Ты же, член Роспрофжел, подумай: в какую организацию ты отчисляешь деньги. Если ты по-прежнему думаешь, что в профсоюз, то знай- **тебе вешают лапшу на уши.**

Председатель ППО Северной железной дороги Леонид Мочалов

**ОТКРЫТОЕ ПИСЬМО ЗАМЕСТИТЕЛЮ
НАЧАЛЬНИКА ЦЕНТРАЛЬНОЙ ДИРЕКЦИИ ПО
ОБСЛУЖИВАНИЮ ПассажиРОВ В ПРИГОРОДНОМ
СООБЩЕНИИ МОСКОВСКОЙ ж. д. – НАЧАЛЬНИКУ
ФИНАНСОВОГО ОТДЕЛА ГОСПОДИНУ А. В.
БАРБАШОВУ И НЕ ТОЛЬКО**

Господин Барбашов! Вы очень убедительно обосновали нецелесообразность приема в штат дирекции проводников хвостовых вагонов с точки зрения увеличения расходов дирекции на их содержание. А я, машинист электропоезда депо Пушкино, хочу предложить Вам взглянуть на эту проблему глазами непосредственных исполнителей, то бишь локомотивных бригад.

Что ставится во «главу угла» работы локомотивной бригады? **БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ!** (Я неспроста выделил эту фразу). Ответьте мне, да и всем работникам, связанным с движением поездов: как **ОДИН** помощник машиниста в условиях плохой видимости - метель, туман, дождь – в состоянии обеспечить безопасность пассажиров? Я не понаслышке знаю, каково в таких условиях работать локомотивным бригадам. А ведь с них ещё спрос (и очень жёсткий!) за график движения. Попробуйте, насколько сочтёте для себя возможным, представить себе ситуацию: в туман, проливной дождь, метель, сильный снегопад днём

изменении условий трудового договора, а также причинах, вызвавших необходимость таких изменений, работодатель в лице уполномоченных должностных лиц (руководители, иные уполномоченные лица структурных подразделений) обязан уведомить работника заранее – не позднее чем за 2 месяца до их введения.

- В соответствии с нормами ст. 57 Трудового кодекса РФ трудовой договор не перезаключается, а составляется дополнительное соглашение к трудовому договору в двух экземплярах, один из которых выдается на руки работнику.

О. Ревзина

ДЕЛА СУДЕБНЫЕ

В целях улучшения качества обслуживания пассажиров и повышения рентабельности аэроэкспрессов, находящихся в арендном пользовании ОАО «Центральная пригородная компания», из штатного расписания Локомотивного депо Домодедово Московской железной дороги сокращена 41 штатная единица должности проводника пассажирского вагона 3 разряда. При увольнении проводников «по сокращению» начальник депо почему-то забыл запросить мотивированное мнение у соответствующего профсоюзного органа (РПЛБЖ). В результате чего, 2 февраля 2007 года решением Мещанского суда города Москвы восстановлены в прежней должности 2 проводника, взыскана заработная плата за время вынужденного прогула и компенсация морального вреда в размере 1000 рублей каждой.

* * *

19 Января 2007 года Мировым судьей участка №3 г.Екатеринбурга было рассмотрено 12 исков «о взыскании заработной платы за время выполнения нижеоплачиваемой работы и оплаты за обогрев». Все исковые требования были удовлетворены в полном объеме на сумму 83 000 рублей и 24 000 рублей представительские расходы. Решением судьи

компенсация морального вреда составила 1500 рублей каждому.

* * *

19 Января 2007 года Мировым судьей участка №3 г.Екатеринбурга был отменен выговор за невыполнение требований п.п. 5.4., 6.2. Инструкции № ЦТ-ЦШ-889 от 25.10.01 «О порядке использования локомотивной сигнализации непрерывного типа (АЛСН) и устройств контроля бдительности машиниста», и возвращена премиальная выплата за август месяц в полном объеме машинисту электропоезда ТЧ-2 Шаповалову Ю.И. Цена иска 4000 рублей.

Председатель ТО РПЛБЖ Свердловской ж.д. Александр
Волегов

ПРОЗРЕНИЕ

Мы никогда не были дружны. Наши отношения многие годы ограничивались стандартным: «здравствуй», «до свидания». Он всегда слыл «премудрым карасём», таким чеховским «человеком в футляре». Его не волновали бушевавшие в нашем депо бури и штормы, драмы и трагедии, войны и локальные конфликты. Он был вне их. Не признавал общества, объединения, коллективизма и коллектива. Про таких говорят: не привлекался, не состоял, не судился. Он очень удивлялся, когда узнавал, что у кого - то есть враги. Говорил, что может все свои проблемы решить мирным путём; что начальник всегда прав, и так было до нас, и будет после. Он вовремя приходил на явки, аккуратно посещал занятия и совещания, безропотно выходил на работу в свои выходные дни, также безропотно выезжал из депо на машинах, которые другие машинисты отказывались брать. Говорил, что надо возить пассажиров, или, что попросил съездить начальник (дежурный по депо, инструктор). Он никогда не протестовал, но, тем не менее, награды и премии обходили его стороной, так же как и многих из нас:

лицо, представляющее интересы работодателей, а именно: начальник локомотивного депо Александров Воинов С.П...

В нарушение требований ч.2 ст.29 ТК РФ некоторые члены единого представительного органа первичных профсоюзных организаций ОАО «РЖД» не являются как работниками ОАО «РЖД», так и представителями первичных профсоюзных организаций ОАО «РЖД», например: начальник Службы социальных объектов Петербургского метрополитена – председатель территориальной организации Профсоюза Кабаргин В.А., ректор Ростовского государственного университета путей сообщения Колесников В.И., ректор Московского государственного университета путей сообщений Левин Б.А., председатель дорожной профсоюзной организации Московского метрополитена Никольский Н.Н., помощник генерального директора ЗАО «Мостострой - 9» Онищенко Н.М. и другие, а всего более пятидесяти человек которые не являются работниками ОАО «РЖД» и членами профсоюза...

Учитывая выше изложенное, считаем, что сторонами социального партнёрства при проведении переговоров по подготовке единого проекта коллективного договора и заключения коллективного договора ОАО «РЖД» на 2008г. и последующие годы были нарушены требования действующего трудового законодательства РФ, а именно: представителями работодателя – ч.1.ст.35 и ч.2 ст.36 ТК РФ, представителями работников – ч.2 ст.29, ст.31, ч.3 ст.36, ч.2 ст.37, ч.5 ст.37 ТК РФ.

Начальник отдела на транспорте – главный государственный инспектор труда на транспорте Н.В Яловец.

В связи с этим наш профсоюз обратился в суд о признании действий работодателя и посторонней организаций Роспрофжел, которая присвоила себе название и полномочия профсоюза незаконными. Признания заключённого договора незаконным, так как он заключён не в интересах работников ОАО «РЖД», а в интересах работодателя и на условиях

В соответствии с п.1.2 Устава Роспрофжел, утверждённого конференцией профсоюза железнодорожников и транспортных строителей России 03.03.1992г. (с последующими изменениями и дополнениями), Российский профессиональный союз железнодорожников и транспортных строителей (Роспрофжел) – созданное в форме общественной организации общероссийское добровольное некоммерческое общественное объединение членов профсоюза – работников, связанных общими интересами по роду их деятельности в организациях (структурных подразделениях) железнодорожного транспорта, транспортного строительства, метрополитенов, вневедомственной охраны, промышленного железнодорожного транспорта и других, а так же студентов и учащихся образовательных учреждений, пенсионеров и временно неработающих.

В соответствии со ст.ст.2.3 Федерального закона РФ «О профессиональных союзах, их правах и гарантиях деятельности» от 12.01.1996г. №10 –ФЗ первичная профсоюзная организация – добровольное объединение членов профсоюза, работающих как правило, на одном предприятии, в одном учреждении, одной организации независимо от форм собственности и подчиненности, действующая на основании положения, принятого им в соответствии с уставом, или на основании общего положения о первичной профсоюзной организации соответствующего профсоюза.

Следовательно, РОСПОФЕЛ не является как профсоюзом так и первичной профсоюзной организацией ОАО РЖД, и иным представительным органом работников...

В нарушение требований ч.3 ст.36 ТК РФ в состав единого представительного органа первичных профсоюзных организаций ОАО «РЖД» включено от имени работников

непокорных, принципиальных, дерзких. К нему настороженно относилось и начальство: не шестерит, не стучит на товарищей, не виляет хвостом; подобострастно улыбаясь, готов к безусловному исполнению указаний и желаний... Его дважды переводили на нижеоплачиваемую должность и бесчётное количество раз лишали премий. Однако он ни разу не возмутился. Был как будто безразличен к этому, по крайней мере, внешне. Он тихо ушёл на пенсию, никто и не заметил этого. О нём сразу забыли, словно его и не существовало в природе....

Я очень удивился, когда он позвонил и попросил о встрече. Вот его немудрёный рассказ.

«Мой отец работал машинистом локомотива, мать тоже трудилась в депо. Выходит, я - потомственный машинист. Окончил школу, училище, отслужил в армии, быстро поехал машинистом, честно работал, женился, завёл детей, не построив «палат каменных», ушёл на пенсию.... Вот собственно и всё! Появилась масса свободного времени, и стал я вспоминать прошедшую свою жизнь, перелистывать день за днём её чёрно-белые страницы. Казалось мне, что она из многих томов состоит, как и любая другая, а оказалось, что и вспомнить то, в общем, нечего: работа, работа, круглый год, день, ночь, ночь, день. Стал я тогда записывать некоторые воспоминания и впечатления свои на бумаге, листок за листком.

Всегда казалось мне странным отношение и поведение твоё, всего профсоюза РПЛБЖ: война с начальством, борьба за рабочих, защита их прав. Мне это непонятно было. Казалось, одному лучше, легче, спокойней. Я свои неурядицы всегда сам расхлёбывал. Начальство всегда право, а по течению плыть легче! Попался инструктору на проверку, прихожу после смены, бутылка уже в сумке. Поговорим по душам, отчитает он меня, пять минут позора и премия цела! Потому и с расшифровкой у меня трений никогда не случалось. Прихожу на экзамен по ПТЭ. Спрашивает

начальник депо: «Ты в каком профсоюзе?» - Отвечаю: «Ни в каком». Ну, свободен, сдал, иди! Плетью обуха то не перешибёшь! Снимали два раза, оба раза ни за что, но кому-то же отвечать надо! Вот ты, техник - механик железнодорожного транспорта, диплом у тебя с отличием, тебя пять раз инструктором ставили, чего тебе не хватало? Получал бы по сорок «косарей», как бывшие ваши «соратники по борьбе», инструктора Ботвин или Никулин, поплеывал бы в потолок себе! Вы столько людей спасли, хоть один спасибо вам сказал?

Да и тебе самому, и товарищам твоим сколько доставалось, а ведь вы не дураки, на чёрта вам это надо? Что вами движет, чего вы хотите? Трудно прогнуться было что ли? Вся страна сейчас так живёт, и при советской власти так было. Они делают вид, что платят, мы делаем вид, что работаем, помнишь? Беспольной мне казалась, до времени, деятельность ваша. До той поры, пока не появились листики эти на кухонном столе, почерком моим исписанные. И с каждым новым листком под другим углом виделись мне случаи и поступки свои, ваши. И пришёл я к выводу, что место моё было с вами, в ваших рядах мне нужно было стоять, вашу сторону нужно было принимать. Вижу я, во что хотят превратить сейчас людей. Снова время господ и крепостных наступает. Хоть и мало их, господ, по сравнению с нами, а ведь держатся вместе, организованы, наглы, горло готовы перегрызть любому за свои интересы, а мы дураки, одиночки да одиночники, только друг другу в глотку и можем сцепиться! А надо бы наоборот.... Пока вместе не объединимся, не видать нам лучшей доли...»

...Уходя, он оставил мне несколько листков со своими мыслями.

«...Давайте посмотрим, как работает дирекция! (Центральная дирекция по обслуживанию пассажиров в пригородном сообщении Московской железной дороги - ред.) Тихо, спокойно, получая хорошие «бабки», пока не случится

заклучения коллективного договора ОАО «РЖД» на 2008-2010 годы Государственной инспекцией труда в г. Москве проведена проверка, по результатам которой сообщаем следующее.

...В соответствии с ч.2 ст.29 ТК РФ интересы работников при проведении коллективных переговоров, заключении или изменении коллективного договора, осуществлении контроля за его выполнением, а так же при реализации права на участие в управлении организацией, рассмотрения трудовых споров работников с работодателем представляют первичная профсоюзная организация или иные представители...

В соответствии с ч.3 ст.36 ТК РФ не допускаются ведение коллективных переговоров и заключение коллективных договоров и соглашений от имени работников лицами, представляющими интересы работодателей, а также организациями или органами, созданными либо финансируемыми работодателями, органами исполнительной власти, органами местного самоуправления, политическими партиями, за исключением случаев, предусмотренных настоящим Кодексом...

В период с 23.03.07г. по 28.03.07г. «профсоюзными комитетами» Роспрофжел были приняты решения:

- создать в соответствии со ст.37 ТК РФ единый представительный орган первичных профсоюзных организаций Роспрофжел в составе Центрального комитета Роспрофжел для ведения коллективных переговоров, разработки единого проекта коллективного договора ОАО «РЖД», и заключения коллективного договора ОАО «РЖД»;
-уполномочить Центральный комитет Роспрофжел представлять интересы профсоюзных организаций, осуществляющих свою деятельность в филиалах, структурных подразделениях ОАО «РЖД», внесении в него изменений и дополнений, его продления, создавать для этих целей комиссии, рабочие группы.

власти прикладывают максимум усилий для защиты бизнеса от этой ответственности.

Подобные действия сотрудников милиции являются грубейшим нарушением международного и российского законодательства: Конвенции Международной организации труда (МОТ) № 87, ст. 3,4; Конституции РФ - п.4, ст.15, ст.30; Закона РФ «Об общественных объединениях» ст.17, 32, 40; Закона РФ «О профессиональных союзах, их правах и гарантиях деятельности» ст. 5, 6, 24.

Конфедерация труда России считает недопустимым вмешательство правоохранительных органов в трудовые споры и расценивает такие методы их работы не только как нарушение действующего законодательства, но и как дискредитацию Российской Федерации, как правового государства. Конфедерация труда России требует от органов государственной власти принять исчерпывающие меры по пресечению антипрофсоюзной деятельности правоохранительных органов и привлечению к ответственности лиц нарушивших законодательство РФ.

Президент КТР А.Шепель.

26 ноября 2007года

ИНФОРМАЦИЯ ДЛЯ РАЗМЫШЛЕНИЯ

Мы неоднократно Вас информировали уважаемые читатели о том, что профсоюз Роспрофжел, в который Вас загоняют вступать в добровольно принудительном порядке не является таковым по сути. Однако, сегодня у нас появились новые факты, что этот, якобы профсоюз, вообще не является юридически профсоюзом. Приводим выдержки из письма Государственной инспекции труда в городе Москве №9716 от 29.11.2007г. по заявлению председателя Российского профсоюза локомотивных бригад железнодорожников Куликова Е.А.

«В связи с Вашим обращением по вопросу признания незаконным создание комиссии по разработке проекта и

что-то из ряда вон выходящее, – то же РБЛ (на электропоезде ЭР-2 реле блокировки лестницы – ред.), когда машинист лезет крутить счётчик, попадает под высокое напряжение, гибнет, а почему? А потому, что вышестоящие отпускают энергии только для себя. Пример: депо Пушкино работало в 2004-2005 годах по летним нормам зимой, а начальство «имеет» локомотивные бригады за пережог.

С 80х годов был Белорусский метод, сокращение ненужных единиц, а что получилось? В Москве отделение дороги (Московско – Ярославское - ред.) разрослось, включая бывшую комнату отдыха локомотивных бригад, плюс надстройка к отделению. Управление Московской дороги, как и отделение, сделало обалденный ремонт. Управление дороги растёт вширь за счёт рабочих. На Ярославском отделении (сейчас Мск-Курском – ред.) вокзал увеличился на три пути, плюс от Мытиц до Пушкино положили 3-й путь длиной 12 км. А во сколько миллионов, или миллиардо, баксов реконструкция Мытищи-Лосиноостровская обоилась, кто-нибудь знает? А Выхино? От станции Монино - это 49 км, до станции Фрязево сделали 2-й путь, хотя от Монино до Фрязево были все удобства плюс электрификация. Всё там было разворовано: рельсы, шпалы, медь, станция Колонтаево.... У нас было отделение, управление, Министерство. Теперь управление пригородных перевозок, дирекция, служба пригородных перевозок добавились, а толку нет! А теперь те люди, которые не стали нужны депо, или старающиеся вылезти выше, получили такую возможность, пошли работать в дирекцию. Здания у этих учреждений обалденные, зарплата чиновников – дай бог; а нас, простых смертных, «имеют» по полной программе при каждом удобном случае. Сам свидетель в их «безграмотности», плюс ко всему в дирекции они не стесняются говорить о своей зарплате, которая 100% составляет 56 000 рублей «чистыми», разговаривают об этом в присутствии посторонних самонадеянно. Я свидетель! Все, кто проводит

разбор какого-то случая, люди практически безграмотные ввиду того, что за управлением локомотива не сидели вовсе, или это было давно. При разборе в верхах ведут себя хозяевами. При опросе бригад делают их полностью виновными, зато предлагают выход из внестатных ситуаций такой, что за голову хватаешься, и считают это нормальным. Ни один из этих начальников не помог руководству депо. Бригады считают, что машины, придя из ремонта, не могут выходить на линию, так как после ремонта на них могут ездить только «каскадёры» или кому всё по «фигу», или молодые машинисты, которые всего боятся из-за того, что на них идёт давление. Все начальники не стараются войти в положение локомотивной бригады, боясь за своё положение и оклад, который получают за счёт нас, низших. Они, начальники, считают, что без них встанет дорога. Давайте проведем эксперимент: два дня мы, локомотивные бригады, не работаем, а потом руководители два дня не работают. Хочется посмотреть результат этого эксперимента, реально посмотреть, кто есть кто, и кто у кого крадёт деньги. Почему дети простых работников должны отличаться от детей чиновников из отделений, управлений и министерств?

Я сам вступаю в РПЛБЖ и прошу всех честных машинистов и помощников туда вступать. А когда мы все туда вступим, начальство, берегись!»

Записал М.Принципиальный

ЗА – «СЧИТНИКИ» ИЛИ НА КОМ КРЕСТА НЕТ...

« ... Профсоюз – добровольное общественное объединение граждан, связанных общими производственными, профессиональными интересами по роду их деятельности, создаваемое в целях представительства и защиты их социально-трудовых прав и интересов...»

ФЗ№10 « О профсоюзах...»

Избранное 2007 год

ЗАЯВЛЕНИЕ КОНФЕДЕРАЦИИ ТРУДА РОССИИ

Московский городской суд в пятницу 23 ноября принял решение о признании забастовки, объявленной Российским профсоюзом локомотивных бригад железнодорожников (РПЛБЖ) на 28 ноября 2007 года, незаконной.

В тот же день, с 17-30 до 18-30, в помещении РПЛБЖ прошел несанкционированный обыск силами ОБЭП и транспортной милиции, с применением служебно-розыскной собаки.

Поводом для проведения обыска послужил анонимный телефонный звонок о якобы наличии в офисе РПЛБЖ взрывчатых веществ и агитационных материалов для организации массовых беспорядков в день выборов в Государственную Думу.

Двумя часами ранее, Департамент экономической безопасности ОРБ №8, МВД РФ, потребовал от РПЛБЖ представить в их распоряжение учредительные документы профсоюза, трудовые договора работников аппарата, банковские счета и информацию о финансировании организации.

Конфедерация труда России отмечает, что силовое воздействие в интересах работодателей не в первый раз используется для оказания давления на профсоюзы, реально защищающие работников.

Аналогичная «операция» была предпринята в отношении профсоюзной организации Российского профсоюза докеров в порту Новороссийск, правоохранительные органы используются против рабочих автозавода «Форд» в Ленинградской области.

К сожалению, вместо того, чтобы на практике выполнять призыв Президента России Владимира Владимировича Путина к бизнесу быть социально ответственными, некоторые представители государственной

Избранное 2007 год

что со стороны профсоюза это политическая игра накануне выборов в Госдуму. Ничего подобного! Никакой политики, только экономика. За последние пять лет, к примеру, зарплату железнодорожникам повышали всего на 10%. Все остальные повышения были лишь индексацией в соответствии с коллективным договором, который и сам сегодня в компании не всегда и не во всем исполняется.

Во Франции совсем недавно по всей стране бастовали железнодорожники дальних и пригородных поездов, а в Париже еще и служащие метро и водители автобусов и трамваев. У них, видите ли, уровень жизни большинства населения стремительно падает, пенсии обесцениваются, а расплачиваться по новым счетам заставляют трудящихся, в то время как крупный бизнес и управляющая им элита преуспевают. Не день и не два во Франции бастовали. А у нас, в России, еще даже не начавшаяся предупредительная забастовка железнодорожников уже 23 ноября Московским городским судом была признана незаконной. «Основная мотивация юристов ОАО «РЖД» состояла в том, что проведение забастовки «создаст угрозу обороне страны и безопасности государства». Московская прокуратура и судья Назарова с ними согласились».

Решению суда профсоюз не мог не подчиниться. Исполнительный комитет РПЛБЖ, орган, возглавлявший забастовку, своевременно уведомил все первичные профсоюзные организации, что забастовка, назначенная на 28 ноября, отменяется. В связи с признанием забастовки незаконной и неудовлетворением ОАО "РЖД" выдвинутых требований, ИК РПЛБЖ решил провести Пленум ЦК РПЛБЖ 2-4 февраля 2008 года.

С решением суда также скоренько поспешили ознакомить работников и руководители предприятий компании. И порой в своем рвении некоторые руководители так переусердствовали, что выставили себя на посмешище.

О. Ревзина.

«... сто лет на защите прав трудящихся...»

Надпись на доске объявлений Роспрофжел в цехе эксплуатации локомотивного депо Вологда

В 2004 году в локомотивном депо Вологда Северной ж.д. произошел несчастный случай со смертельным исходом с работником Полкановым В.А. В результате служебного расследования данного несчастного случая был оформлен акт формы Н-1 от 16.09.04 и установлены многочисленные нарушения правил техники безопасности, допущенные администрацией депо, т.е. усматривалась вина работодателя, что согласно положений Коллективного договора Вологодского отделения Северной ж.д. влечёт за собой выплату семье погибшего денежной компенсации в размере двух годовых заработков работника.

Вы, уважаемые читатели, уже подумали, что безутешным родным покойного, *(много лет жизни отдавшего работе в депо – авт.)*, руководители предприятия и представители Роспрофжел принесли искренние соболезнования, посодествовали в получении так называемой «страховки» и иных компенсаций? Оно, конечно, по справедливости так и должно было бы быть, *(по крайней мере, со стен, стендов вологодского депо на все лады кричат о страховках, гарантиях, выплатах, защитах, компенсациях и прочих «...ях», «...ах» и т.п. разноцветные и разномастные плакаты)*; и так может быть и было бы, если бы, упаси Бог, ЧП случилось, *(вечное русское «бы»)* с каким-нибудь, командиром или «командирчиком» железных дорог (даже, если бы кто-нибудь их них «геройски утоп» в сауне или «почил в бозе» по причине перепоя или «пережора» при выезде на очередную ревизию в подчиненные структуры.

(Представим себе это в «виртуальной действительности», ведь так на самом деле случиться не может, потому что руководители структурных подразделений ОАО «РЖД» и Роспрофжел не пьют, не

объедаются, в сауны не ходят, и всецело заняты думой о благе трудящихся, если же их кто где когда и видел, - то скорее всего, это были лишь «люди похожие» на них -авт).

Но, погибший Полканов В.А. не был кумом царю, сватом министру, а **был ПРОСТЫМ РАБОЧИМ, одним из миллиона, ежегодно убывающих россиян:** - а рабочий это рабочий, – хрен с ним, русские бабы такого материала еще нарожают, а у страховой компании и, тем более, родного предприятия, денег на каждого работягу не хватит, *(если каждому давать, самим начальникам ничего не останется, ещё «с лица» бедные, спадут с голодухи).*

Ну никак не подозревали родственники погибшего *(и очень неплохого работника! - авт.)*, что все эти «...ах» и «...ях», гарантии и льготы, т.д. и т.п., не для них созданы и пытались получить страховки и выплаты, обещанные работникам Коллективным договором и иными нормативными актами предприятий ж.д. транспорта. Продолжаются эти попытки и сейчас, когда на дворе уже 2007 год, правда, всё же в феврале этого года, Вологодский городской суд постановил выплатить в виде компенсации морального вреда родственникам погибшего, а именно, сыну рабочего, Полканову А.В. - 70 тысяч рублей и дочери Репиной О.В. - 50 тысяч рублей, но в остальных выплатах пока отказано *(представителем истца подана кассационная жалоба, так что шанс добиться положенных выплат еще есть – авт.)*. Решающую роль в вынесении судом постановления об отказе в удовлетворении части материальных претензий истца, сыграла позиция руководства отделения Северной ж.д., «защитника и лучшего друга всех трудящихся масс и всего прогрессивного человечества», непоколебимо стоящего целых 100 лет на защите прав работников, Роспрофжела, *(как не копались в умных книжках авторы статьи, вплоть до начала 90-х годов двадцатого века, упоминания о профсоюзе Роспрофжел отсутствуют,*

ОАО «РЖД» без удовлетворения. Выплата взысканных сумм уже началась. В этом году по аналогичному вопросу в отношении 33 человек уже было взыскано и выплачено 310 350,56 рублей. Государство тогда в свой доход дополнительно получило 6100,00 рублей. 23 октября, в очередной раз, было вынесено положительное решение в отношении еще 53 человек, общая сумма подлежащая взысканию составляет 460 000 руб.

Сергей Линёв

БАСТОВАТЬ НЕ ПУЩАТЬ!

В начале были требования профсоюза, выдвинутые на Пленуме ЦК РПЛБЖ 20 июня т. г. и направленные в ОАО «Российские железные дороги». Основные требования, напомним: повышение заработной платы с учетом реального прожиточного минимума, улучшение условий труда, обеспечение безопасности работы. В ответ из Департамента социального развития ОАО «РЖД» пришли форменные отписки. Мягко говоря, нам как бы намекнули: вы сидите и молчали. В компании все хорошо, а будет еще лучше.

Конституция РФ гарантирует работникам, а также их трудовым коллективам право на индивидуальные и коллективные трудовые споры, включая право на забастовку. А также, в соответствии со ст. 37 Конституции РФ, право работников на забастовку признается как способ разрешения коллективного трудового спора. В результате, в связи с неудовлетворением требований профсоюза, 2 ноября на Пленуме Центрального комитета РПЛБЖ, в соответствии ч. 5 ст. 399, ст.ст. 401, 406 – 413 Трудового кодекса РФ, было принято решение провести суточную забастовку работников ОАО «Российские железные дороги». Время и дата начала забастовки - с 0 часов 00 минут по Московскому времени 28 ноября 2007 года.

Едва было заявлено о готовящейся забастовке, как руководство Российских железных дорог уже поспешило назвать ее незаконной. Более того, откуда-то взялись слухи,

Все это попустительство и безнаказанность наших руководителей приводит к утечке квалифицированных кадров. Бегут работяги в поисках лучшей доли и более высокой, пусть и не корпоративной зарплаты.

Описал, как мог, ситуацию имеющую место в нашем депо, и отправил письмо в газету «Гудок». Хотел, наивный, найти правду. Редакция переслала мое послание обратно в депо, чтобы руководители приняли меры на месте. Они приняли. Зачитали письмо на планерном совещании. Дескать, видите, какие нехорошие люди среди нас работают, сор из избы выносят. Начальство посмеялось, а воз как был, так и остался, то есть никаких изменений к лучшему. Правда, ранжирный парк восстановили силами локомотивных бригад. Каждый работник цеха эксплуатации станции Улан-Удэ должен был на его восстановление бесплатно отработать по 8 часов.

Машинист Контроллеров.

По решению суда подлежат к взысканию, в пользу работников, более 1 000 000 рублей.

Мировые судьи судебных участков № 382 и № 383 районов Красносельский и Мещанский г. Москвы вынесли решения о взыскании с ОАО «РЖД» заработной платы (при исчислении средней заработной платы для оплаты ежегодных, дополнительных [учебных] отпусков и курсов повышения квалификации в Дортехшколе. Работодателем был нарушен порядок ее расчета: не включалась региональная доплата/компенсационная выплата в связи с ростом стоимости жизни), компенсации морального вреда и судебных издержек в отношении 32 машинистов и помощников машиниста электропоезда локомотивного депо Железнодорожная, членов РПЛБЖ, на общую сумму 299 303,45 рублей. Кроме этого с ОАО «РЖД» в доход государства взыскана госпошлина в размере 6 276,50 рублей. Апелляционная инстанция Мещанского районного суда г. Москвы оставила данные решения без изменения, а жалобы

видимо был он «глубоко законспирирован» от различных потрясений в эпоху перемен).

Сын погибшего работника Полканов Алексей Валентинович (также работник локомотивного депо Вологда) кстати, член этого, с позволения сказать, «профсоюза».

Поясним, что Вологодский городской суд вызвал повестками в качестве третьих заинтересованных лиц, председателей теркомов Роспрофжел (председатель Якк В.В.) и РПЛБЖ (председатель Мглинец Э.Л.), так как, Вы, уважаемые читатели, наверное догадываетесь, что мнения представителей профсоюзов, высказанные в суде, способны сыграть значимую, если не главную роль при вынесении решения, *(иначе бы суд представителей профсоюзов не вызывал - авт.)*

Территориальный комитет РПЛБЖ Северной ж.д. письменно обратился к председателю территориального комитета Роспрофжел г-ну Якку с просьбой об оказании содействия и поддержке в судебном заседании исковых требований работника, состоящего в Роспрофжел, однако последний к нашему удивлению, отказался даже принять данное обращение, *(ответственно заявляя, что ни ядом, ни фекалиями, ни спорами сибирской язвы обращение мы не мазали и цели замарать «рабочую честь, рабочие руки и другую часть тела г-на Якка покрытую кровавыми мозолями от непрерывной работы по защите трудовых и социальных интересов народных масс» мы не имели – авт.)*. А хотели только обратить внимание на то, как нарушаются права работника, состоящего в «его» профсоюзе. Мало того, в отличие от Якка, представитель ТО РПЛБЖ полностью поддержал исковые требования работника, состоящего в Роспрофжел, тогда как Роспрофжеловский босс проигнорировав судебную повестку, на заседание суда не явился, видимо посчитав, как и большинство ж.д. руководителей, что «Закон для них не писан» *(вековая народная мудрость по этому поводу гласит: - «муж и жена -*

одна сатана»). Ну а работник, состоящий в его организации и исправно перечисляющий взносы на счета Роспрофжел, дескать, еще «рылом не вышел», чтобы за него сам председатель ТО Роспрофжел г-н Якк заступался, да ещё в суде, теряя свое драгоценное время на рядового члена профсоюза: - *ну царское ли это дело?* Хотя в территориальном комитете РПЛБЖ на Северной жд не сомневались, что так и случится, ведь по личному мнению авторов, вздумай представитель от Вологодского теркома Роспрофжел даже заикнуться о чем-нибудь, идущем вразрез с позицией руководства Вологодского отделения Северной ж.д., филиала ОАО «РЖД», где он завтра будет, этот смельчак? *(Не выполни же деятель Роспрофжел свои обязанности по защите работника – риска для «себя любимого», практически никакого).*

Вот СЧИТАТЬ взносы, поступающие в кассу своего профсоюза от работников, всеми правдами и неправдами туда загнанными, ума большого не надо, тут они непревзойденные специалисты, ведь работники, состоящие в профсоюзе, обязаны по уставу эти профвзносы перечислять. Если же подойти к этому вопросу философски, то обязанность перечислять взносы можно переквалифицировать в «трудовое право» работника, которое с удовольствием, до последнего вздоха, последней капли голубой «профсоюзной крови», будет защищать профсоюз Роспрофжел, - уж вы нам поверьте на слово! Вот и выходит – за «считники», от слова считать!

P.S в данной статье изложено личное мнение авторов, которое мы никоим образом не навязываем читателям.

Председатель ТО РПЛБЖ Северной жд.
Э.Л.Мглинец.
Председатель ПК ППО РПЛБЖ локомотивного
депо Вологда Д.В.Шириков.

руки получит 31 тысячу рублей. Ага, верно, нам такая зарплата и не снилась, и наяву ее не увидели! Эту сумму заплатили за 211 часов. Но вот что интересно. Помощник машиниста депо Слюдянка-1 за эти же часы получил 31200 рублей, то есть столько, сколько я, работая машинистом локомотивного депо станции Улан-Удэ. А у меня, между прочим, тариф на 20 рублей больше, чем у помощника! И следуем по одному и тому же тяговому плечу 330 км, а вот как дело до зарплаты доходит, то разница у нас получается ощутимая. И это при том, что у всех локомотивных бригад нашего депо переработка. В месяц выходит сверхурочных от 30 до 60 часов, выходные предоставляют не по графику, а после того, как сделал 4 поездки. Рабочая неделя – 40 часов, а за 4 поездки выходит около 60-80 часов. Но и переработку не платят.

Обращаться с непонятками относительно оплаты труда в местный профсоюз и не стоит. Профсоюз состоит из бывших инструкторов. И так как они с начальством в одном упряжке, то им, профбоссам не плохо живется и без выполнения своих непосредственных обязанностей, то есть защиты прав работников. «Правду не найдешь, - объясняют они нам. - Тот, кто ее искал, где они теперь?»

Имеет место в нашем депо и «халявный» труд. Моем электровозы, убираем мазут на станционных путях. И все это безвозмездно, то есть даром. Раньше мы это убирали по маршруту и нам за это платили. А теперь с яркой переменой в жизни отрасли и появлением ОАО «Российские железные дороги» видно решили высокие начальники не платить. Считают что ли, что это мы им должны приплачивать, что они нам работу предоставляют? Технические занятия постоянно превращаются в субботники по уборке территории.

По 256-му приказу мы должны проходить реабилитацию бесплатно. Но мы за нее платим около 4 тысяч рублей, проходим ее в свой отпуск. Хотя машинистам ТЧ-6, ТЧ-5 для этих мероприятий предоставляют отдельные от отпуска дни.

С. Черногаеву обратится, он, думается, теперь только обрадуется помочь работягам.

А пока, лично у меня, заработная плата за сентябрь 2007 года составила 9007 руб. 73 коп. (страшно такую сумму домой из кассы без сопровождения военизированной охраны нести). И это с авансом! И не в каких-нибудь у.е. или червонцах царской чеканки, а в нашей родной, пользующейся всемирным уважением, как «самая стабильная», валюте, то есть современных российских рублях. Вот теперь в тяжких раздумьях нахожусь: то ли коттедж купить, то ли в кругосветный круиз с семьей отправиться (людей посмотреть, себя показать), а коттедж с видом на какое-нибудь тропическое море со следующей зарплатой приобрести. Нет, видимо, все-таки обращусь лучше к руководителям или роспрофжеловским лидерам. Они люди знающие, подскажут, как правильно та-акой огромной суммой распорядиться. А то вон народу-то в депо все меньше и меньше, видимо, уже побежали выгодно деньги вкладывать.

Д. Шириков,
локомотивное депо Вологда

БЕЗВОЗМЕЗДНО, ТО ЕСТЬ ДАРОМ...

Работая машинистом локомотивного депо станции Улан-Удэ, с превеликим удовольствием наблюдаю за деятельностью нашего железнодорожного предприятия, а особенно за тем, как работает цех эксплуатации. И давно уже пришел к мнению, которого придерживаются, думаю, все простые российские железнодорожники, не считают нас работников руководители за людей, воспринимая только как тварей дрожащих да рабсилу. Вот, к примеру, рассказали нам сказочку о корпоративной заработной плате. Дескать, ребята, вы теперь с введением корпоративной оплаты столько будет за свой труд получать, что вам и не снилось. Пообещали, что с 1 апреля машинист за норму 165 рабочих часов в месяц на

СУД ПРИЗНАЛ ТРЕБОВАНИЯ ЗАКОННЫМИ

Виталий Васильевич Попов работает в локомотивном депо Ярославль-главный. График работы у него простой, двухсменный: с 9.00 до 21.00 и с 21.00 до 9.00. В июне-июле 2006 года Попов отработал 16 ночных смен по 12 часов каждая. Однако вместо 192 часов за указанные месяцы в повышенном размере (каждый час в ночной смене должен оплачиваться в повышенном размере по сравнению с оплатой работы в дневное время на 40%) ему оплатили лишь в 128 часов. Попов, не смирившись с подобными действиями руководства депо, отправился в суд. В своем исковом заявлении к ОАО «РЖД» в лице филиала Северная железная дорога он попросил взыскать с предприятия недоначисленную зарплату и компенсировать ему моральный вред, выразившийся в переживаниях по поводу невыплаты заработной платы, невозможности осуществить дополнительные финансовые расходы.

На суде представитель ответчика, разумеется, требования Попова не признал. Заявив, что Постановление ЦК КПСС, СМ СССР и ВЦСПС от 21.02.87 г. №194 «О переходе объединений, предприятий и организаций промышленности и других отраслей народного хозяйства на многосменный режим работы с целью повышения эффективности производства», которым установлено, что в повышенном размере должны оплачиваться все часы работы в ночную смену, не имеет отношения к ОАО «РЖД» и не распространяется на трудовые отношения на железнодорожном транспорте. Специфика работы в железнодорожной отрасли обусловлена непрерывностью производственного процесса. В данной ситуации повышение эффективности использования оборудования и увеличение объема оказываемых услуг путем введения сменной работы невозможно, следовательно, не может применяться и названное Постановление. Введение посменной работы на железнодорожном транспорте обусловлено тем, что

длительность производственного процесса превышает допустимую продолжительность ежедневной работы. Оплата труда работников ОАО «РЖД» регулируется Положением об оплате труда работников филиалов ОАО «РЖД» от 15.04.2004, разработанным на основе приказа МПС России от 15.12.1997 №24Ц «О совершенствовании системы организации заработной платы работников, занятых в основной деятельности железных дорог», зарегистрированного в Минюсте РФ, а следовательно, соответствующем действующему законодательству. Поэтому, как заявил представитель ответчика, нарушений трудового законодательства со стороны ОАО «РЖД» не допущено, и оснований для возмещения морального вреда Попову не имеется.

Суд, заслушав доводы представителей истца и ответчика, исследовав письменные материалы дела, пришел к выводу, что исковые требования В. В. Попова законны, обоснованны, а потому подлежат удовлетворению. Решением суда с ОАО «Российские железные дороги» в пользу Виталия Васильевича Попова надлежит взыскать недоначисленную заработную плату за июнь-июль 2006 года в размере 1765, 12 руб., компенсацию морального вреда, а также госпошлину в доход государства.

Соб. инф.

«ПЕРЕМЕН! МЫ ЖДЕМ ПЕРЕМЕН!...»

С 1 февраля т. г. в ОАО «Российские железные дороги» идет усиленная работа по уведомлению работников компании в письменной форме о введении с 1 апреля т. г. Положения о корпоративной системе оплаты труда работников филиалов и структурных подразделений ОАО «РЖД» (КСОТ).

Неожиданным для работников сей нормативный акт не явился. Во-первых потому, что утвержденный Правлением ОАО «РЖД» 18-19 декабря 2006 г. окончательный проект

информация об увеличении тарифных ставок естественных монополий стала бы самой обсуждаемой новостью.

Честное слово, я этого не пойму!

Наши естественные монополии трубят о покорении новых и новых высот. И Чубайс, и Миллер, и Якунин говорят о рекордных доходах, причем таких огромных, что даже стыдно становится укорять их за дорогие, а иногда и просто бессмысленные проекты типа того же Кубка российских железных дорог по футболу.

Но тогда не надо тарифы поднимать!

Раньше они говорили, что инфляция: оттого, мол, и приходится цены на свет, газ и проезд поднимать. Но нынешнее увеличение тарифов в два раза выше, чем инфляция! Да и это еще не все. На 2009 год тоже запланирован рост цен на проезд по железной дороге. А вдруг тогда вообще не будет инфляции? И даже на 2010 год! Впрочем, чему удивляться? Кубок РЖД будет ведь каждый год.

Нет, я люблю футбол.

Но с меня достаточно и того, что я спонсирую «Локомотив»...

А. Шахов. газета «Жизнь за неделю», сентябрь 2007

«УМНЫЕ» МЫСЛИ

Вот так! Не знаем мы, простые работяги стальных магистралей, какова наша зарплата! Мы то считаем, что наши заработки – это цифирьки в расчетных листках да несколько бумажных банкнот в день зарплаты и аванса. Ан нет! Оказывается, своей реальной заработной платы после перехода на корпоративную оплату труда мы не знаем, как и не ведаем о том, почему у большинства работяг-железнодорожников она изменилась не в сторону увеличения. Но мы обязательно узнаем, господа руководители и лидеры Роспрофжела, и вы нам в этом поможете. В крайнем случае, к

накажу-у-у-у!!! И испепелил взглядом супостатов-советников. Во как бывает! А люд рабочий обрадовался, что миновала его участь «прохождения стажировки» и «в соответствие с требованиями Положения». Любая сказка хорошо кончается, а иначе и нельзя.

...А тут еще поговаривают, что людишек рабочих вышеупомянутого депо 31 июля 2007 года ознакомили с приказом о ношении средств индивидуальной защиты за №1152, изданным... 31 (тридцать первого!) апреля 2007 года. Опять слухи пошли разные. Мол, календарь-то у нас Григорианский, и в апреле, как помнится, во всех государствах всего тридцать дней было. Не иначе, как в локомотивном депо Вологда «конец света» грядет?

Д. Шириков,
локомотивное депо Вологда

ГОЛ В ВОРОТА ПАССАЖИРОВ

Ну, что я говорил? Говорил, что миллион долларов призовых для финала Кубка РЖД по футболу заплатит не сама железная дорога, а граждане России из собственных карманов, - вот и получайте! И за наслаждение игрой великого Мальдини заплатите. И за радость видеть на родном стадионе Каку, Зеedorфа и прочих знаменитостей тоже рассчитайтесь...

Словно благовую весть (на лице-то радость!) сообщил глава РЖД Владимир Якунин своим потенциальным клиентам (пассажирам), что 1 января их ждет повышение цен за проезд по железной дороге. Стоимость пассажирских билетов в поездах дальнего следования вырастет на 14 процентов, а в пригородных электричках – на 13.

Владимиру Якунину повезло: он заявил об этом, когда вся страна была занята гаданием на будущего преемника. Иначе

Положения был то ли пятым, то ли шестым по счету. Вторых, многих работников давно мучили мрачные предчувствия, навеянные абсолютно предсказуемой политикой руководства компании в сфере оплаты труда рабочих –железнодорожников. Компания и ее железные дороги до поры до времени отделялись многословными и малопонятными комментариями своих ведущих специалистов-счетоводов. Намерения декларировались благие: доля тарифа в заработной плате существенно повышается, а премиальная составляющая в ней существенно снижается. В общем, как и в остальном цивилизованном мире.

По логике вещей выходит, что теперь, в случае применения к работнику дисциплинарных санкций, материальные потери будут меньшими, а реальная заработная плата возрастет **в среднем на 10%**.

Такая неожиданная доброта и забота о своих подчиненных со стороны работодателя (до последнего времени предпочитавшего во взаимоотношениях с ними в качестве средства воздействия и воспитания использовать преимущественно административную дубинку, неясность преследуемой цели, туманность доводов о необходимости грядущих перемен выглядели особенно подозрительно и поразительно смахивали по виду на макет деревянного животного, который данайцы вкатили в качестве подарка в ворота древней Трои, облапошив ее доверчивых горожан.

Один из главных разработчиков нового Положения, начальник отдела организации оплаты труда ОАО «РЖД» госпожа А. В. Гневашева, единственная из многих других, высказалась предельно откровенно: «...Но зарплата вырастет у всех. **Особенно это касается руководителей и специалистов**». В комментариях по поводу фактической дискредитации вознаграждения за выслугу лет, чиновница компании не скрывает: «Против этого возражали многие, особенно старослужащие, которые получали надбавку

длительный период. (Тут с госпожой Гневашевой согласиться не можем. Речь идет не о «надбавке», а именно о вознаграждении за выслугу лет или, если хотите на модный западный манер, вознаграждении за верность фирме (компании) и гарантировано было это вознаграждение до настоящего времени коллективным договором ОАО «РЖД» - прим. автора).

Продолжим цитирование высказываний ведущего специалиста. «Однако существующее положение дел (наличие вознаграждения за выслугу лет – автор) **совершенно не устраивает руководителей** («выплата за выслугу лет ликвидируется «автоматом», получать дополнительные блага несправедливо», - В. И. Якунин, президент ОАО «РЖД»), поскольку сдерживается приток в компанию кадров и особенно молодых специалистов («белых воротничков» - прим. авт.)».

Другими словами, компания за счет вас, стариков, отдавших железной дороге силы, молодость, здоровье (а кто-то и жизни) и которым просто некуда деться, поднимает благосостояние молодых клерков, а вы, дескать, немаленькие и босиком побегаеете на старости лет, - быстрее прибудете на конечную станцию... Молодой работник уже сейчас, не напрягаясь, сравнявшийся со старослужащим, вряд ли будет иметь стимул к многолетнему, ударному труду на благо компании. Да в самом деле, зачем, если уже сейчас имеешь то, ради чего другие затратили десятилетия? При таких подходах слова о престиже профессии машиниста, едва ли не ежедневно звучащие из уст высокого начальства, воспринимаются банальной демагогией.

Итак, в вашу тарифную ставку, уважаемые работники, включается вознаграждение за выслугу лет. Но на каком, простите, основании? Статья 129 Трудового кодекса РФ понятие тарифной ставки дает такое: «...фиксированный размер оплаты труда работника за выполнение нормы труда...

большая выйдет. И созвал тут «воеводушка» всех своих советников, людей грамотных, образованных (не то что мы, «щи лаптем» не хлебающие) совет держать: куды все это оставшееся безобразия (работников то бишь) девать, по каким цехам раскидать? Думали долго советнички, затылки умные чесали. Думали-думали и придумали. А давай-ка, батюшка, свет Сергей Анварович, мужичков-то этих, не у дел временно оставшихся, переведем по законам нашим «рассейским» на работы другие всех скопом. Вот и статейка подходящая имеется в Кодексе трудовом под номерком 255-м. На том и порешили. Издали указы соответствующие от месяца июля, числа девятого, года 2007. Номера им присвоили, в «канцелярии» зарегистрировав. И спят спокойно, за мужичков радуются. А тем временем слухи пошли странные, смута непонятная. Мол, мужички-то некоторые вроде бы того, в положении... А начальник-то, супостат такой, их еще и на какие-то работы перевел, бедолаг энтых, издав приказ «согласно статье 255 ТК РФ и в соответствии с требованиями Положения об организации обучения по охране труда и проверки знаний требования охраны труда работников ОАО «РЖД», утвержденного распоряжением от 11.06.2004 №2529р направить для прохождения стажировки»... Вот как! Шепотом передавали эти слухи работнички. Боялись, а вдруг и их энто того... «для прохождения стажировки»... Или, свят-свят, «в соответствии с требованиями Положения»... Грех-то какой! И статью-то энту 255 ТК РФ втихаря друг другу показывали. Вот, мол, читайте, други наши драгоценные. А там одно только название в стопор мужичков непосвященных вводит: «Отпуска по беременности и родам». Слово «отпуска» вроде бы заманчиво, но «по беременности и родам» – чур меня, мужика настоящего, чур!

Дошли эти слухи и до создателей подобного указа. Поняли они, что напугали людишек до полусмерти. Опять призадумались, а «воеводушка» как раскричится. Дескать, подсунули указ сей, вороги, мне, чтобы смуту вне сти! Всех

того, приказ №23Ц не предусматривает проведение повторных квалификационных экзаменов, ранее сроков, установленных в данном приказе.

Вы уж простите меня великодушно. Я не желаю ни чей профессионализм оскорбить, но мне не понятно, зачем огород надо было городить?! Уж оставили бы аттестацию. А так из огня и в полымя.

Но какая же реакция будет у руководства локомотивных депо? Правильно, сказали: «Ку»!

Д. Русинович-Русак.

31 АПРЕЛЯ, или ВРЕМЕННЫЙ ПЕРЕВОД МУЖИКОВ... ПО БЕРЕМЕННОСТИ

Уважаемые читатели! На этот раз поведаю вам очередную историю. Невыдуманную, историю чудесную (ах, земля Русская, не перевелись в тебе чудеса еще!).

А сказ мой о том, как мужиков на «декретные работы» чуть не отправили.

Ну, как говорится, скоро сказка сказывается, да не скоро дело делается. Случилось это в лето года 2007, лето дождливое, лето пасмурное. Задумал местный «воеводушка», начальник локомотивного депо Вологда, то бишь Альмеев, свет Сергей Анварович (дай Бог здоровья ему всяческого, разума светлого и добра сундуки богатые) людишек своих подчиненных, ремесленников и прочий люд, от труда непосильного уставших, из ремонтных цехов в отпуск в месяце июле отправить. И отправил! Но того, кто отпуск уже отгулял, либо чей черед еще не пришел, тоже ведь пристроить куда-нибудь нужно, а то от скуки бражку хмельную пить начнут, сквернословить и, упаси Боже, прелюбодейством займутся, а там и разбоями разными. Чего допустить никак не можно! Ибо народец-то и так содержанием денежным недоволен, а тут еще если такая оказия приключится ...беда

без учета компенсационных, стимулирующих и социальных выплат».

Вопросы есть? Нет? А жаль!

Подняли доплату за класс квалификации. За 1-й класс квалификации машинисту локомотива до 20%. Немало! Но это смотря от чего считать. От суммы среднего заработка одно, от должностного оклада (ставки) – другое, от минимального размера оплаты труда в компании – третье. На местах доходчиво разъяснить не могут.

Новое Положение отменяет оплату часов отдыха и переотдыха локомотивных бригад в пунктах оборота (разрывные смены – 30% за час), проходившую отдельным шифром, как было ранее, вводя ее теперь в предлагаемую тарифную ставку. За оплату часов отдыха в 1991-1992 годах боролись локомотивные бригады депо Москва-2 и Курская-техническая. Боролись методами коллективных действий, забастовок. И выбили эту оплату с кровью у тогдашнего МПС. Выбили не только для себя, но и для всех членов локомотивных бригад России! Как показывает время, лишь для того, чтобы нынешнее руководство отрасли спустя 15 лет при нашем молчаливом согласии вновь отобрало ее у рабочих. Более того, «перележку» в пунктах оборота предполагается вычитать из времени домашнего отдыха.

Хватает и других вопросов. Как, например, изменятся местные положения о премировании, где сплошь и рядом: и за то, и за это – «лишить», «депримировать», «учесть при начислении»? Неужели будем работать в правовом поле? А где таких руководителей набраться, чтоб могли работать в этом поле? Их же совсем другому, прямо противоположному учили!

Это их, «руководителей многих структурных подразделений», трогательно, почти с материнской лаской, наставляла госпожа Гневашева: «Пришлось многократно объяснять, что на дворе 21-й век, пора уходить от психологии кнута и вводить цивилизованные нормы. Кроме того, методы

управления дисциплиной через премию идут вразрез с Конституцией, Трудовым кодексом, которые гарантируют работнику определенный уровень оплаты за выполненную работу». Bravo! Хочу только напомнить, что Конституция РФ принята в 1993 году, а Трудовой кодекс в 2001 году. Где же Вы, Анна Викторовна, так долго были?

Впрочем, особой уверенности в благополучном исходе эксперимента у руководства компании не чувствуется. Именно поэтому не сжигаются все мосты и оставляются пути отхода и маневра. «Мы работаем по новому Положению до конца 2007 года, а затем анализируем результат внедрения системы оплаты труда, отчитываемся о его эффективности и вносим предложения по дальнейшему совершенствованию. Не исключено, что документ будет в дальнейшем корректироваться», - сообщила в заключение госпожа Гневашева.

Итак, сам собой напрашивается вывод о том, что новая система оплаты труда заточена руководством компании исключительно под свои материальные интересы и непрерывно возрастающие потребности.

Наше государство ежемесячно не доплачивает рабочему **16 000 рублей, пенсионеру – 11 000 рублей.**

Вы всё знаете, Анна Викторовна. Так скажите, пожалуйста, сколько ежемесячно компания, которая является государственной, не доплачивает своим рабочим: машинистам, помощникам, слесарям, мойщицам-уборщицам и др. простым работникам? Пусть даже в среднем... Или это коммерческая тайна?

Н. Павлов.

СУД ПРИКАЗ ОТМЕНИЛ

В «Локомотивосоюзе» №6(86) за 2006 год опубликована статья председателя ПО РПЛБЖ локомотивного депо Узловая В. Зименкова «Стойка на голове». Вкратце напомним ее содержание.

локомотивных депо (а как показывают проверки и собеседования с машинистами-инструкторами и с заместителями начальников депо по эксплуатации, даже их технические знания зачастую не соответствуют занимаемой должности) ставят под реальную угрозу обеспечение безопасности движения поездов») в стенах управления дороги и родилась телеграмма о проведении в локомотивных депо внеочередной аттестации. Руководители локомотивных депо, взяв под козырек, ринулись исполнять указивку. При этом, никто не задумался о законности данной бумаги. Да и зачем думать, если внизу стоит – с теркомом согласовано. А следовательно, от профсоюза получено добро на нарушение нормативных актов.

Но, как говорится, нашла коса на камень. В ряде депо профкомы РПЛБЖ отказались согласовывать порядок проведения данной аттестации, мотивируя незаконностью данной проверки. Пришлось и профсоюзам РОСПРОФЖЕЛЛ (дабы не потерять остатки «благородного лица защитника интересов простых работяг») также отказаться от согласования данных документов.

Однако руководители дороги так просто от своих затей не отказываются. Вот и в части обеспечения безопасности движения и поддержания своего имиджа проявили незаурядное рвение, родив на свет новую указивку. Мол, нас не правильно поняли! Это не аттестация, а квалификационные экзамены.

Здрасьте, приехали! В соответствии с приказом МПС РФ №23Ц от 11.11.1997 квалификационные экзамены проводятся при проведении испытаний на получение прав управления подвижным составом, присвоении класса квалификации машинистам локомотивов и подтверждении класса квалификации машинистами локомотивов. Квалификационные экзамены на подтверждение класса квалификации проводятся один раз в пять лет. В ряде депо данные экзамены проводились в начале текущего года. Более

И вот еще один пример его «христианской добродетели». Недавно, к примеру, от поликлиник РЖД «открепили» всех ветеранов-железнодорожников. Идите лечиться, куда хотите. И этот бесчеловечный шаг журналисты «Гудка» должны обосновать как... проявление неусыпной заботы г-на Якунина.

Говорят, на бессердечие Якунина ветераны пожаловались Путину и Фрадкову, да только бесполезно. Постоят они на Пасху в Храме Христа Спасителя со свечкой в руках - кто подумает, что давно продали душу Мамоне и Сатане?»

* * *

ПРОФЕССИОНАЛЫ, Е-МОЕ...

«Если у меня немножко кц есть, я имею право носить желтые штаны, и передо мной пацак должен не один, а два раза приседать. Если у меня много кц есть, я имею право носить малиновые штаны, и передо мной и пацак должен два раза приседать, и чатланин ку делать, и зцилоппменя не имеет права бить по ночам никогда...»

К/ф. «Кин-дза-дза»

После очередного проезда на Московской железной дороге, в управлении дороги призадумались и решили, что «допущенные нарушения безопасности движения на Московской железной дороге и сети железных дорог свидетельствуют о низком уровне профессиональной дисциплины и технических знаний локомотивных бригад; руководителями локомотивных депо не уделяется должного внимания деловым и личным качествам работников при назначении их машинистом или помощником машиниста; не проводится целенаправленная работа по повышению их профессиональных навыков в период трудовой деятельности...». В результате, в целях исправления ситуации (ведь «низкий уровень технической грамотности работников локомотивных бригад и командно-инструкторского состава

3 апреля в 08 ч. 30 мин. на перегоне Полунино-Узловая-3-Жданка Тульского отделения Московской железной дороги локомотивная бригада в составе машиниста А. Казанкова и помощника Н. Новикова собственными силами ликвидировала возгорание дизель-поезда 481. Однако, вместо поощрения или хотя бы получения нормальной медицинской помощи, в тот же день, сразу после борьбы с огнем, бригада посетила сразу две оперативки, на последнюю даже в Тулу съездили. А еще через месяц машинисту Казанкову вручили для ознакомления приказ об объявлении им выговора за неправильное использование средств пожаротушения, не установление возможной причины возгорания.

Разумеется, ребята при поддержке профсоюза обратились в суд за восстановлением справедливости. Пока суд изучал дело, выяснилось, что за помощника машиниста Новикова кто-то по доброте душевной взял да и поставил подпись, дескать с приказом ознакомлен и с выговором полностью согласен. Хотя сам работник под данным приказом не только закорючки не поставил, но и в глаза его не видел.

На помощь пришел профсоюз РПЛБЖ, который помог локомотивной бригаде составить исковое заявление в суд с просьбой отменить приказ начальника депо о наложении дисциплинарного взыскания и возвращении премии, поддержал ребят в суде, оплатил проведение графологической экспертизы.

...Отступлю от темы, ибо, появляются у нас время от времени господа, считающие, что уж слишком много они от своих кровно заработанных перечисляют в профсоюз, дескать, ничего не получая взамен. Так вот, не хочется, конечно, мелочиться, но графологическая экспертиза – дело не из дешевых, а также адвокат тоже в копеечку может обернуться. Так что тем, кто считает, что много платит в профсоюз, стоит подумать: случись с ним беда, сможет ли он сам оплатить не одну поездку в столицу на судебные заседания, да еще и адвоката каждый раз туда возить?

Но вернемся к случаю с локомотивной бригадой. Судебные заседания то переносились, то ответчик не те документы представлял, то еще что-нибудь... Но все имеет свой конец. В апреле 2007 года мировой судья судебного участка №382 района Красносельский г. Москвы принял решение отменить приказ начальника депо №369 от 4 апреля 2006 года в части объявления выговора машинисту А. Казанкову и помощнику машиниста Н. Новикову, взыскать с руководства компании невыплаченную бригаде премию, а также взыскать с ОАО «Российские железные дороги» компенсацию в порядке ст. 236 ТК РФ, компенсацию морального вреда и оплатить судебные расходы, в т. ч. на проведение графологической экспертизы.

О. Ревзина.

ДЕНЬ «ДУРАКА»

1 апреля в локомотивном депо Вологда начался весенний комиссионный осмотр локомотивов, направленный на улучшение так называемого технического состояния локомотивного парка и санитарно-гигиенических норм содержания подвижного состава.

Проведение данного мероприятия в локомотивном депо Вологда определяется тем, что локомотивные бригады без их письменного согласия (в нарушение действующего законодательства, а именно ст.72 ТК РФ), в добровольно-принудительном порядке на различные сроки поочередно переводят на работы, не предусмотренные трудовым договором. А в результате выполнение этих работ сводится к тому, что квалифицированные работники (кем, между прочим, и являются машинисты и помощники машинистов) занимаются не своей прямой обязанностью, коей является перевозка грузов и пассажиров, а вынуждены натирать электровозы и тепловозы тряпками, смоченными, в лучшем случае, керосином. (Еще бы машинистов полы в

Что касается содержания и качества материалов нынешнего «Гудка» - специалисты просто плюются. Ошибки, ляпы, глупости, вранье. Ведь Змеющенко выгнал из редакции всех профессионалов и привел друзей, ни бельмеса в «железке» не смыслящих. Газету на дорогах уже называют «бизнесовкой» - из-за обилия рекламно-заказных статей.

В декабре «Гудку» - 90 лет. Он - ровесник Октябрьской революции. Как встречать юбилей после всех репрессий, расправ с «янинской командой» в атмосфере погони за «золотым тельцом» и полного непрофессионализма? Чтобы сделать хорошую мину при плохой игре, Змеющенко предложил вернуться Тамаре Андреевой, выгнанной на улицу, как я уже написал, по прямому приказу Якунина. Хотели сделать ее сторожем, чтобы не пропускала глупостей, над которыми смеются железнодорожники - от рядового стрелочника до начальника дороги. Но Тамара Сергеевна не пошла. Возвращаться в этот «гадюшник», каким стал «Гудок», она, как высочайший профессионал и человек чести, позволить себе не может.

По нашим источникам, с Нового года Змеющенко поднял себе зарплату до 1 миллиона рублей в месяц. Говорят, Якунин и вся верхушка РЖД получают не меньше... Иначе бы быстро укоротили аппетиты своего сребролюбивого ставленника.

А мы все удивляемся: с какой стати не по дням, а по часам растет стоимость железнодорожных билетов? Если, скажем, пару-тройку лет назад за билет в плацкартном вагоне до Брянска я отдавал менее 70 рублей, то сейчас, в зависимости от сезона, - до 400 руб. А ведь ничего не изменилось. Поезд - тот же, время в пути - те же 6 часов.

Нетрудно догадаться: миллионные оклады якунинской команды - исключительно из кармана пассажиров. РЖД - такой же монополист, как «Газпром» или РАО «ЕЭС». Никакая Федеральная антимонопольная служба или Федеральная служба по тарифам против путинского дружка Якунина и пикнуть не смеет.

редактора» - В.Змеющенко, занимавшего должность зам. директора Департамента общественных связей РЖД.

А где же, спросите, находился в это время главный редактор Игорь Янин? Его выманили в Росимущество под предлогом утверждения его в роли генерального директора ФГУП «Гудок» и тут же... вручили приказ о его немедленном увольнении с утвержденного поста. И предупредили, чтобы не вздумал возвращаться в редакцию. В тот же день, точнее часов в 20, налетчики устроили в его кабинете обыск, вскрыв его личный сейф со всеми документами...

Глава РЖД прибыл в редакцию 10 октября на «общее собрание» - впервые после своего назначения в июне. Заместитель главного редактора «Гудка» Тамара Андреева зачитала ему заявление редколлегии против «бандитского захвата» газеты и... через несколько часов была уволена по жесткому требованию «главного железнодорожника». Не смей критиковать начальство!

Кстати, уже на второй день новоиспеченный и. о. главреда Змеющенко снял из номера статью на православную тему. Подготовившему ее редактору отдела науки и образования Михаилу Дмитруку дали понять: пропагандировать христианские святыни и ценности будете где-нибудь в другом месте. Вскоре тот уволился.

Вот как поступил «божий человек Якунин» с патриотическим «Гудком». По требованию главы РЖД были уволены и члены редколлегии, которые подписали заявление против «бандитского захвата» газеты. Началась чистка, полетели и головы. Коллектив газетчиков обновился на 98%. Сегодня для нас очевиден истинный смысл захвата газеты: почти всех пишущих журналистов (кроме 3-4 спецкоров) согнали в два наскоро устроенных на втором этаже зала, а освободившиеся кабинеты на верхних этажах сдали в аренду. Какие за это «бабки» получают высшие чиновники РЖД, Змеющенко и Ко, остается только догадываться.

многочисленных кабинетах руководителей мыть обязывали да ремонтные каналы драить со служебными сортирами в цехах депо, так как в самих-то локомотивах от санузлов остались одни воспоминания. Вот бы санитарное состояние было – о-го-го !). Видимо, для этого работники локомотивных бригад и заканчивали различные учебные заведения и курсы.

Конечно, всем понятно, когда локомотивная бригада выполняет пункты ТО-1 по окончании поездки, что является ее прямой обязанностью. Но устраивать показуху два раза в год, объясняя это «высокой заботой» о чистоте и «эстетике» рабочих мест (хотя фактическое состояние санитарии, гигиены и прочих «технических состояний» подвижного состава любому работнику ОАО «РЖД» хорошо известно. В частности, в Вологде городские мусорные баки, на мой взгляд, внешне выглядят более «эстетично», чем «внутреннее убранство» электровозов, а техническое состояние локомотивов равно состоянию «ведра с болтами»). Вот и хотелось бы спросить у «отцов-командиров»: не желают ли и они приобщиться к «прекрасному» и личным ударным трудом, с тряпкой и шваброй в руках вымыть локомотивы так, чтобы потом целых полгода (раз уж «комиссионный осмотр» проводится два раза в год, следовательно, для отличного состояния подвижного состава этого достаточно. Можно и пункты ТО-1 отменить за ненужностью) локомотивная бригада, находясь в кабине электровоза, наслаждалась чистотой и блеском стен, полов, новыми, удобными и соответствующими нормам сиденьями; работающими в кабинах розетками, функционирующими санузлами и умывальниками, исправно действующими стеклоочистителями, нормально закрывающимися дверями и окнами, безотказными приборами и так далее, т.е. всеми благами, которые изначально имелись, да потом пропали. Между прочим, как говорят некоторые руководители, машинисты сами все и растащили. С трудом могу представить машиниста, несущего в одной руке

локомотивный унитаз «для дома, для семьи», а в другой - пачку щеток стеклоочистителя для личного авто, и плетущегося следом, сгорбившегося под тяжестью четырех локомотивных кресел, помощника, держащего при этом в зубах шкафчик для одежды. Вот бы была потеха, если бы такое в реальности увидеть довелось! А особенно лицезреть счастливые, озаренные лица членов их семейств, спешащих накрыть кормильцам и благодетелям стол в честь привалившего счастья.

Да, писал когда-то дедушка Крылов свои, кстати, и сейчас актуальные басни, в которых, помните: «... картины рисовать - художник, а сапоги тачать - сапожник». Но, то ли наши начальнички их не читали, то ли им все равно, что там классик прописал, так как до сих пор не могут и не хотят понять: каждый должен заниматься своим делом, а не быть «универсальным солдатом», ибо «иначе нам удачи не видать»!

Зато известно, что 1 апреля на Руси указом еще Петра Великого был объявлен Днем дурака. Уж не поэтому ли начало весеннего комиссионного осмотра локомотивов в депо Вологда приурочено к такому большому празднику?! А что? Весьма символично, не правда ли?

Д.Шириков, председатель ПК ППО РПЛБЖ
локомотивного депо Вологда.

ЗАЛОЖНИКИ ИЛИ ПРЕСТУПНИКИ?

17 мая 2007 г. локомотивной бригадой в составе машиниста 4-го класса В. П. Шильненкова и помощника машиниста А. Б. Степанова при следовании с поездом №6249 сообщением Сергиев-Посад-Москва на электропоезде ЭР2-1330 приписки локомотивного депо Пушкино при производстве высадки-посадки пассажиров на станции Пушкино было допущено зажатие

Зачем такая орава, если Благодатный огонь вмещается в небольшой лампадке? Какое, например, отношение к этому богоугодному делу имеют вице-премьер А.Жуков, зам.председателя Совета Федерации А.Торшин, заправили «Единой России», которых помянули информационные агентства? Ведь церковь у нас вроде бы отделена от государства. Зачем такая орда госчиновников? За чей счет она летала?

А вот на экране и сам «огненоситель» Якунин. Вещает что-то глубокомысленное.

Прислушиваюсь:

- Думаю, просто наступил такой момент, когда мы, общество, наконец, в полной мере осознали неразрывность исторической связи между прошлым и настоящим. А прошлое православие и настоящее православие - это неразрывные вещи.

Потрясающее наблюдение. Прямо Цицерон с языка слетел. «Прошлое православие и настоящее» - это, безусловно, вклад в сокровищницу богословской мысли. А мы-то, думали, что учение Христа едино на все времена. Да и что взять с Якунина, для которого эта миссия, скорее всего, выгодное вложение политического капитала?

Только вот до сих пор не выходит из головы, как 7 октября 2005 года, в день рождения В.Путина, он благословил захват «Гудка» командой рейдеров, которой верховодил небезызвестный шеф фирмы «Вашь финансовый попечитель» Василий Бойко. Да-да, тот самый Бойко, который 15 февраля с. г. по постановлению Генпрокуратуры РФ был арестован по обвинению в особо крупных махинациях с земельными участками в Рузском районе Подмосковья. Какая связь между Якуниным и этим полууголовником?

Тот ворвался в редакцию с «кодлой» молодчиков из 50 человек, фактически угрозами согнал коллектив в зал заседаний редколлегии и представил «нового и.о. главного

состоявшейся. В противном случае последует обращение в судебные инстанции». Именно так, в судебные инстанции.

Флаг вам в руки! Точнее, авторучка для написания исков «в судебные инстанции». Мы не против. Мы посмеялись, пусть и другие развлекутся, изучая подобные литературные па.

О.Ревзина

«НЕУСЫПНЫЕ ЗАБОТЫ»

Такое случается не часто! Шесть человек, причем двое из них не являются членами нашего профсоюза, а четверо живут далеко за пределами столицы, попросили по возможности перепечатать в «Локомотивосоюзе» статью, опубликованную в №18 за 2007 год газеты «Дуэль». И даже копии этой статьи, а также газету прислали. Несмотря на то, что редакция «Локомотивосоюза» и руководство РПЛБЖ не со всем ее содержанием согласны (!), но, как говорилось в не столь давние времена, по многочисленным просьбам читателей предлагаем перепечатку статьи «Неусыпные заботы» из №18 газеты «Дуэль».

«Смотрел по телевизору репортаж из Иерусалима, где в храме Гроба Господня к вящей радости многотысячной толпы верующих сошел Благодатный огонь. Говорят, это чудо является в течение двух тысячелетий единственный раз в году - в канун Пасхи.

Частицу Благодатного огня специальным самолетом привезли в Москву. Кто привез? Как сообщили СМИ, его доставила делегация во главе с ближайшим другом В.Путина президентом ОАО «РЖД» В.Якуниным, которого называют одним из теневых «преемников». Но он, кроме прочего, еще и председатель попечительского совета Фонда Святого Всехвального апостола Андрея Первозванного и в этом качестве возил с собой в Израиль небывало огромную делегацию - около 90 человек.

автоматическими дверями пассажира – женщины 1952 г. р. – со смертельным исходом.

Электропоезда советской постройки, долгие годы служившие в пригородном сообщении, стареют. Техническое оснащение электропоездов, применяемые для их эксплуатации технологии не гарантируют безопасности пассажиров при посадке и высадке на остановочных пунктах. К тому же эти электропоезда, состоящие из 12 вагонов, обслуживаются в пути следования локомотивной бригадой из двух человек, тогда как коммерческие экспрессы Москва-Мытищи, состоящие всего из шести вагонов, обслуживаются бригадой из трех человек, в числе которых проводник хвостового вагона, в обязанности которого входит обеспечение безопасности пассажиров при посадке и высадке на остановочных пунктах. И это в дополнение к тому, что эти элитные электропоезда оборудованы видеокамерами контроля посадки пассажиров и постоянно сопровождаются специализированной охраной. По отношению же к остальным электричкам, на долю которых приходится подавляющая часть пассажиропотока, железнодорожное руководство подобной заботы проявлять отнюдь не спешит.

Отчасти решить данную проблему могло бы введение должности проводника хвостового вагона, чего неоднократно и настоятельно требует РПЛБЖ, о чем давно просят и сами локомотивные бригады. Экономия средств, жажда прибыли – вот что движет железнодорожными генералами с Ново-Басманной улицы! Сократив такую «единицу», как проводник хвостового вагона, не создав взамен эффективных технических условий для обеспечения безопасности пассажиров, они превратили их, как и локомотивные бригады, в заложников, постоянно рискующих, – одних оказаться в морге или на больничной койке, других – на скамье подсудимых!

Обладая огромными сверхдоходами, компания ОАО «РЖД» никак не желает раскошелиться на обеспечение

безопасности пассажиров. Намного интересней и приятней сорить народными деньгами, приобретая футбольных звезд, награждая их знаками «Почетный железнодорожник», заниматься благотворительностью, создавать всевозможные фонды, спонсировать некоторые партии и общественные движения.

Расплачиваться за скудость компании своими жизнями, здоровьем и нервами приходится как рядовым россиянам – пассажирам, так и работникам локомотивных бригад. Истинные виновники предпочитают другой вид транспорта, через тонированные стекла которого в упор не замечают наших бед и проблем.

Локомотивные бригады депо Пушкино и Железнодорожная Московской железной дороги, не желая более подвергать жизнь и здоровье пассажиров опасности, приняли решение не отправляться с остановочных пунктов при неисправности сигнализации закрытого положения автоматических дверей электропоездов. «Мы понимали, - сказал председатель первичной профсоюзной организации РПЛБЖ локомотивного депо Пушкино Н. С. Павлов, - что наши действия приведут к массовым сбоям графика пригородных электропоездов (задержка электричек составляла в среднем до полутора часов – прим.), создадут неудобства пассажирам, но высокое начальство не оставило ни нам, ни им иного выбора».

Акция, начавшаяся 23 мая, продолжалась до 6 июня.

Пресс-служба.

НЕ ПОНЯТЬ, ВО ЧТО ИГРАЮТ

Когда работникам локомотивного депо Узловая Тульского отделения Московской железной дороги и Тульской дирекции по обслуживанию пассажиров в пригородном сообщении (ТДПП) Тульского отделения Московской железной дороги в связи с изменением условий трудовых договоров выдали для ознакомления и подписания эти самые договора, в них

при создании профгруппы РПЛБЖ в локомотивном депо Орел Вами нарушен п. 3.10.1 Устава РОСПРОФЖЕЛ...».

Вот те раз! Это что же получается: со своим уставом в наш монастырь не суйтесь? Но с каких это пор РПЛБЖ должен действовать согласно Уставу РОСПРОФЖЕЛ?! Это, прямо говоря, напоминает недавнюю ситуацию, когда на отказ Президента России эстрадировать российского гражданина, так как Конституция страны не позволяет, прозвучал ответ одного заграничного умника: «Поменяйте Конституцию!» Нет, господин Мезенцев, РПЛБЖ действовал и будет действовать в соответствии **со своим Уставом!**

Ладно, что там было нарушено? Оказывается, «*в профком локомотивного депо Орел не поступило и не зарегистрировано ни одного личного заявления*» от членов ППО РОСПРОФЖЕЛ о выходе из профсоюза. А предъявленные Г.И.Филатовым (член Исполнительного Комитета РПЛБЖ – прим.) заявления И.Д.Мезенцев считает недействительными, так как «*они написаны не собственноручно и возможно под любыми видами предлогов и обещаний*». Во-первых, с каких это пор отпечатанные **на компьютере, но собственноручно** заверенные гражданином заявления, считаются недействительными?! Каким законодательным актом это установлено? Во-вторых, РПЛБЖ хоть предлагает и обещает, а РОСПРОФЖЕЛ свои ряды известно как пополняет, в основном, вынуждая работников добровольно-принудительно писать заявления о вступлении.

«*Так же, – пишет И.Д.Мезенцев, – согласно Вашего уведомления ТЧ-27 В.И.Максименко №43-ИК от 31.05.07., профгруппа создана 11 мая 2007года, а заявления членов профсоюза датированы 09.07.2007*». Ну, это даже комментировать не хочется!

Завершается послание прошением «*считать создание профгруппы РПЛБЖ в локомотивном депо Орел не*

объявило. Но... «Одновременно с введением с 1 апреля т. г. новой системы оплаты труда, значительно отличающейся от ранее действовавшей (кто бы спорил! На себе, точнее на собственном кошельке, простые железнодорожники ощутили, как она и на сколько отличается от прежней! – прим.), – сообщил начальник Департамента А.В.Быков, – была объявлена упреждающая индексация на 3,9% и установлен минимальный размер оплаты труда 3500 руб. (ранее действовал - 2010 руб.). Индексация обеспечена необходимым фондом заработной платы и гарантирована ростом заработной платы каждого работника не менее чем на 3,9%. (Фактический ИПЦ за 1-ый квартал 2007 года составил 3,4%)». В общем, помахали перед железнодорожниками пряником...

Мнение руководства компании о введении в ОАО «РЖД» должности проводника хвостового вагона дизель-и электропоезда нам обещано сообщить дополнительно, так как этот вопрос *«требует тщательной проработки»*.

Короче, на все требования РПЛБЖ к ОАО «РЖД» руководитель Департамента снизошел до форменных отписок. Впрочем, на большее мы и не надеялись, несмотря на то, что теплилась надежда получить хотя бы более полные ответы по существу выдвинутых требований.

БЫТЬ МОЖНО ДЕЛЬНЫМ ЧЕЛОВЕКОМ...

Не знаю, лучше ли стало жить, но то, что веселей, это точно. В мае этого года в локомотивном депо Орел начала действовать первичная профсоюзная организация РПЛБЖ. А в июле в адрес председателя РПЛБЖ пришло письмо за подписью председателя профкома РОСПРОФЖЕЛ локомотивного депо Орел И.Д.Мезенцева, который в первых строках своего письма сообщает: *«Профсоюзный комитет локомотивного депо Орел ставит Вас в известность, что*

обнаружилось очевидное, но необъяснимое нововведение – изменение в сторону понижения разрядов отдельным рабочим, без их собственного желания и иных причин. Лишь по хотению-велению руководства.

Профком территориальной организации РПЛБЖ Тульского отделения Московской железной дороги – филиала ОАО «РЖД» направил в прокуратуру РФ письмо, в котором, сообщив о неправомерных действиях администрации локомотивного депо Узловая и ТДПП в связи с изменением условий трудовых договоров с работниками и допущенных при этом нарушениях трудового законодательства, попросил принять меры к устранению нарушения трудового законодательства. Прокуратура РФ направила данное обращение для рассмотрения и принятия соответствующих мер в Тульскую транспортную прокуратуру, откуда, как не трудно догадаться, пришел ответ-отписка. Дескать, да, в локомотивном депо Узловая, в связи с проведением мероприятий по введению на предприятии с 01.04.2007 г. Положения о корпоративной системе оплаты труда работников филиалов и структурных подразделений ОАО «РЖД», начальником депо действительно был издан приказ №11 от 09.01.2007 г., несколько несоответствующий ТК РФ. Но издан он был исключительно с целью приведения в соответствие разрядов отдельных рабочих к разрядам выполняемых ими работ. К тому же, впоследствии данный приказ был отменен именно потому, что издан с нарушением трудового законодательства.

И в ТДПП *«в этих же целях также был издан соответствующий приказ и составлен план организационно-технических мероприятий, в ходе реализации которого **был допущен** (выделено редакцией – прим.) ряд нарушений трудового законодательства. Однако администрацией дирекции были приняты меры у их устранению и недопущению»*. Последнее, конечно, не совсем понятно. Ну, меры по устранению – это понятно, а вот с недопущением

как-то не совсем. Если приказ с нарушением трудового законодательства уже «увидел свет», то о каком же недопущении может идти речь? Странно...

Короче, в своей отписке заместитель Тульского транспортного прокурора С. Ю. Кузнецов, подводя итоги, сообщил, что, «учитывая, что на момент проверки в локомотивном депо Узловая и ТДПП каких-либо нарушений трудового законодательства выявлено не было», а допущенные нарушения, на которое указывал профком территориальной организации РПЛБЖ Тульского отделения Московской железной дороги, уже «были своевременно устранены», то и оснований для применения мер прокурорского реагирования не имеется.

Прокуратуре, конечно, виднее, когда применять меры прокурорского реагирования. Но не потому ли наши железнодорожные руководители порой с такой легкостью издают приказы, открыто идущие в разрез с трудовым законодательством, ибо всегда можно сослаться на принятие впоследствии мер по их устранению и недопущению?! А может, это у нашего руководства развлечение такое?

* * *

25 мая 2007 года Мещанский районный суд вынес заочное решение о восстановлении Лазаренка Александра Викторовича, помощника машиниста электропоезда локомотивного депо «Крюково» Московского отделения Октябрьской железной дороги. Лазаренок А.В. был уволен (на основании п. 5 ст. 81 Трудового Кодекса РФ) за неоднократное неисполнение работником без уважительных причин трудовых обязанностей, если он имеет дисциплинарное взыскание. Основанием к увольнению послужил тот факт, что я якобы, без уважительных причин не исполнял обязанности, возложенные на меня пунктом 1 ст. 5 Трудового договора, пунктом 4 «Положения о дисциплине работников железнодорожного транспорта РФ» пунктом 38 «г» «Положения о локомотивной бригаде № ЦТ – 40 и п. 1.7

Ответил А.В.Быков, что «*включение выплачиваемого ранее вознаграждения за выслугу лет в тарифные ставки (должностные оклады), предусмотренные «Положением о корпоративной системе оплаты труда работников филиалов и структурных подразделений ОАО «РЖД», является одним из основных принципов реформирования системы оплаты труда (выделено нами - прим.), поскольку настоящая выплата утратила свое мотивирующее значение и не соответствовала стратегическим задачам компании»*. Вот так!... РПЛБЖ беспокоится о сохранении квалифицированных кадров (ведь ни для кого не секрет, что в последнее время наметился отток с подразделений компании именно квалифицированных работников). Поэтому и выдвинуто требование установить работникам ОАО «РЖД» вознаграждение за выслугу лет в зависимости от непрерывного стажа работы на железнодорожном транспорте, чтобы хоть как-то заинтересовать людей. Но руководство ОАО «РЖД», видимо, не столько профессионализм работников волнует, сколько соответствие системы оплаты труда стратегическим задачам Компании.

Вот и на требование РПЛБЖ считать время отдыха в пунктах оборота рабочим с оплатой согласно трудовому законодательству последовал ответ: «*Время отдыха локомотивных бригад в пунктах оборота сверх установленных норм в ранее действовавшей системе оплаты труда компенсировалось выплатой 2/3 тарифной ставки. В новой системе оплаты труда эти выплаты включены в тарифные ставки, что обеспечило дополнительный рост заработной платы локомотивных бригад»*.

Да если бы действительно обеспечило, разве РПЛБЖ стал бы поднимать этот вопрос?! Так же, как и вопрос о проведении, в соответствии с распоряжением ОАО «РЖД» от 21 февраля 2007 года №286р, с 1 апреля 2007 года индексации заработной платы работников ОАО «РЖД» на 3,9%. Тем более об этой индексации руководство компании само

ДОЖДАЛИСЬ ОТПИСКИ!

22 июня 2007 года РПЛБЖ направил президенту ОАО «Российские железные дороги» В.И.Якунину требования, выдвинутые на Пленуме ЦК РПЛБЖ (опубликованы в «Локомотивосоюзе» №6(98) за июнь 2007). И вот, на наши требования получен ответ из Департамента социального развития ОАО «РЖД».

В ответ на первое требование об установлении минимального размера оплаты труда работникам ОАО «РЖД» на уровне величины прожиточного минимума в городе Москве начальник Департамента А.В.Быков, разъяснив ст. 133 ТК РФ, напомнил, что минимальный размер оплаты труда в РФ составляет 1100 рублей, а с 01.09.2007 он будет увеличен до 2300 рублей: *«В ОАО «РЖД» минимальный размер оплаты труда с 01.04.2007 составляет 3500 рублей и, следовательно, соответствует законодательству. Кроме того, в принятой в Компании системе оплаты труда в целях регулирования заработной платы с учетом особенностей региональных рынков труда может устанавливаться региональная надбавка к заработной плате»*. Спасибо, конечно, что просветили о минимальном размере оплаты труда в РФ, но мы же не об этом речь вели!

Второе требование РПЛБЖ – «установить доплату к тарифным ставкам работникам локомотивных бригад ОАО «РЖД» за работу с вредными условиями труда, установленными результатами проведенной аттестации рабочих мест». В ответ на это нам сообщают, что *«действующий в настоящее время порядок, а также порядок, действовавший ранее, не предусматривает повышенной оплаты труда для локомотивных бригад за тяжелые и вредные условия труда. За условия труда этим работникам предоставляется ежегодный дополнительный оплачиваемый отпуск, а также устанавливается трудовая пенсия на льготных условиях»*.

«Правил технической эксплуатации железных дорог РФ». Иными словами, Лазаренок отказался сдавать зачеты «знаний действий локомотивных бригад в аварийных и нестандартных ситуациях», установленные поручением президента ОАО «РЖД» Якунина В.И. нр.ПП-85 от 09.10.2006г. и телеграммой нр.3/3500 от 26.10.2006г. зам. ЦТ Крохина.

Пресс-служба РПЛБЖ

ТРЕБОВАНИЯ

Российского профессионального союза локомотивных бригад железнодорожников (РПЛБЖ) к Открытому акционерному обществу «Российские железные дороги» (ОАО «РЖД»).

Утверждены Пленумом ЦК РПЛБЖ 20.06.2007.

1. Установить минимальный размер оплаты труда работникам ОАО «РЖД» на уровне величины прожиточного минимума в городе Москве.

2. Установить доплату к тарифным ставкам работникам локомотивных бригад ОАО «РЖД» за работу с вредными условиями труда, установленными результатами проведенной аттестации рабочих мест.

3. Для обеспечения урегулирования социально-трудовых отношений, ведения коллективных переговоров и подготовки проектов коллективных договоров, соглашений, заключения коллективных договоров, соглашений, а также для организации контроля за их выполнением на всех уровнях включить представителей РПЛБЖ в состав комиссий по заключению коллективного договора.

4. В целях закрепления квалифицированных кадров установить работникам ОАО «РЖД» вознаграждение за выслугу лет в зависимости от непрерывного стажа работы на железнодорожном транспорте.

5. Провести, в соответствии с распоряжением ОАО «РЖД» от 21 февраля 2007 года № 286р, с 01 апреля 2007

года индексацию заработной платы работников ОАО «РЖД» на 3,9%.

6. Ввести в ОАО «РЖД» должность проводника хвостового вагона дизель- и электропоезда.

7. Время отдыха в пунктах оборота считать рабочим с оплатой согласно Трудового законодательства.

8. Установить работникам локомотивных бригад доплату за разрывной характер работы, в соответствии со ст. 149 Трудового кодекса при выполнении работ в условиях отклоняющихся от нормальных.

Евгений Куликов, председатель РПЛБЖ.

ОБЛИЧЕНИЕ ПО...

«Локомотивосоюз» уже рассказывал о ЧП, имевшем место 17 мая на станции Пушкино, когда при посадке в электропоезд произошло травмирование пассажира со смертельным исходом. Газета «Московский железнодорожник» тоже не обошла вниманием этот случай, преподав его читателям в своей манере. В №21 «Мож» от 1 июля под рубрикой «Подсудное дело» опубликована статья Геннадия Васильева, полная обличительного пафоса. Приведем несколько выдержек из нее:

«В тот момент, когда из репродукторов по составу раздалось «Осторожно, двери закрываются», машинист В. Шильников и его помощник А. Степанов еще не переступили роковую черту. Нарушив инструкцию, они «всего лишь» не следили за посадкой пассажиров в электропоезд. И потому не видели, как автоматические двери последнего вагона зажали пассажира. Женщину. Которой принято подавать руку. Но это в цивилизованном, культурном обществе. А инструкцией подобное не предусмотрено. Что не удивительно – всех пассажиров не посадишь...»

«...Достаточно было следовать инструкции. Но... Машинист и помощник торопились. И ровно вполтину сократили время остановки. Двери захлопнулись. Безвольно

взыскать с работодателя недополученную заработную плату за этот день и компенсировать ему моральный вред.

Мировым судьей судебного участка №383 Мещанского района г. Москвы иск Николая Николаевича Большакова был удовлетворен частично. Суд решил взыскать с ОАО «Российские железные дороги» в пользу Большакова Николая Николаевича 903 руб. 10 коп. в счет возмещения задолженности по заработной плате за 31 октября 2006 года, 500 руб. компенсации морального вреда, а также обязал работодателя оплатить услуги представителя Большакова в суде.

P. S.: Отметим, что суд вынес заочное решение, так как представитель ответчика ОАО «РЖД» в судебном заседании не присутствовал.

Мировой судья судебного участка №382 района «Красносельский» города Москвы, рассмотрев иск помощника машиниста локомотивного депо Пермь-2 Пермского отделения свердловской железной дороги Валерия Дмитриевича Холкина к ОАО «РЖД» об отмене приказов начальника локомотивного депо Пермь-2 от 30.11.2006 г. №522 и от 09.01.2007 г. №5 об объявлении ему выговоров лишения премий за ноябрь 2006 года и январь 2007 года, а также компенсации морального вреда и возмещении судебных издержек, принял решение о частичном удовлетворении исковых требований. В частности, приказы начальника локомотивного депо об объявлении Холкину выговоров и лишения премий отменить, взыскать с ОАО «РЖД» в пользу истца невыплаченную премию, компенсацию морального вреда и судебные расходы.

Соб. инф.

пассажирских вагонов, в том числе по лизингу – 557 единиц; более 740 единиц моторвагонного подвижного состава, в том числе по лизингу – 470 единиц. Однако это не перекрывает сложившийся дефицит инвестиций на развитие компании. Согласно генеральной схеме развития российских железных дорог потребность холдинга «РЖД» в инвестициях в 2007 - 2009 годах – 1 трлн. 72 млрд. рублей (625 млрд. рублей необходимо на обновление и развитие железнодорожной инфраструктуры и 447 млрд. рублей – на обновление парка подвижного состава).

Соб. инф.

РАБОТНИКОВ ЗАЩИТИЛ СУД

Приказами начальника Тульского отделения Московской железной дороги №600 от 14.07.2006 г., начальника локомотивного депо Узловая Тульского отделения Московской железной дороги №463 от 25.07.2006 г. работа локомотивных бригад была организована по вызывной системе.

«Ну и что? - спросит какой-нибудь пенсионер-железнодорожник, в прошлом работавший машинистом. – Мы всю жизнь по вызывной отпахали и ничего, не развалились». Действительно, ничего, работали, не роптали. А вот машинист локомотивного депо Узловая Николай Николаевич Большаков посчитал вышеназванные приказы, противоречащими действующему трудовому законодательству, ограничивающими право работника на отдых, гарантированный государством. Почему в свой выходной день человек должен сидеть дома в ожидании вызова на работу, которого может и не быть?!

В своем исковом заявлении Николай Николаевич попросил признать приказ начальника локомотивного депо Узловая №463 незаконным, признать один день, 31 октября 2006 года, нахождения его на вызывной системе рабочим днем и

поникшее тело женщины, зажатой бездушной автоматикой, электропоезд протащил два километра – до платформы Мамонтовская. Но это железо может быть бездушным. А была ли душа у машиниста? А у помощника?»
«...Истинную картину произошедшего в прямом и переносном смысле высветила камера видеонаблюдения на станции Пушкино.

Но и этот бездушный механизм лишь зафиксировал сам факт. А «фундамент» трагедии, если вникнуть в детали, был заложен задолго до того, как утробно чавкнули уплотнители дверей, душа в своих смертельных «объятиях» ни в чем не повинного человека.»

«...каким будет решение правоохранительных органов, гадать не станем. Но из Большого зала Управления дороги, где был предварительный разбор трагедии, и машинист, и помощник вышли под конвоем сотрудников милиции...»

В общем, все в таком вот тоне. Разумеется, каждое из приведенных высказываний Г. Васильева имеет место быть, но только как его **личное мнение**, которое уместно было бы встретить в передовицах изданий советских времен. Или в каком-нибудь хиленьком детективчике. А тут все же еженедельная профессиональная газета и вдруг: «...еще не переступили роковую черту»! Как будто машинист и помощник уже давно замыслили кого-нибудь прищемить дверьми. Кстати, в цивилизованном и культурном обществе, о котором Васильев упоминает, за такую бредятину в суд спокойно на издание подают. И выигрывают! Впрочем, в цивилизованном обществе подобное «журналистское» творение в печать и не пропустят. Потому что **пока нет окончательных выводов** причины происшедшего, а сделан лишь предварительный разбор, никто не имеет права людей называть преступниками, обвинять их черт знает в чем, например, в том же бездушии! Журналисты в цивилизованном обществе всего лишь сообщают о событии, но никак его не комментируют, пока не выявлены

окончательные причины происшедшего. И вообще, степень вины машиниста и помощника машиниста должен установить суд, а не какой-то там Геннадий Васильев! А если уж идти на принцип, то почему бы, как положено согласно журналистской этике, Васильеву и мнению другой стороны, членов бригады, не показать? Как и почему она допустила подобное? Почему не задаться вопросом и не поинтересоваться составляющими «фундамента» трагедии» (выражение Г. Васильева), о которых уже не первый год трубят РПЛБЖ? А их, этих составляющих, кстати, не мало: плохое освещение на платформах, неисправные двери в электропоездах, не обеспечение безопасности пассажиров при посадке-высадке и др.

Между прочим, выведенные из зала машинист и помощник «под конвоем сотрудинок милиции» (слог-то какой! «Под конвоем» - 37-й год да и только!) были вскоре отпущены. Поговаривают, ошибочка вышла. Дескать, не имели право сотрудинок милиции по указанию лишь одного высокого руководителя, не имеющего к суду и правоохранительным органам никакого отношения, так с людьми поступать. Честно говоря, логика редколлегии «МоЖ», пропустившей данный опус не до конца понятна. Ну, даже если сверху был дан приказ обличить, почему так топорно обличили-то?

О. Ревзина.

ГЕНПРОКУРАТУРА ВЫЯВИЛА НАРУШЕНИЯ В ОАО «РЖД»

Генпрокуратура РФ распространила заявление о нарушениях законодательства в области безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, в частности, в ОАО «РЖД». В данном документе сказано, что ОАО «РЖД», являющееся владельцем путей общего пользования и основным перевозчиком в Российской Федерации, при осуществлении своей деятельности допускает использование подвижного состава,

выработавшего установленный срок службы, а также некачественный ремонт локомотивов, электропоездов, вагонов и железнодорожных путей, применяет несертифицированные запасные части и детали. К такому выводу Генпрокуратура РФ пришла после проверки в ОАО «РЖД».

Руководство компании не осталось в стороне (еще бы, ведь обеспечение безопасности движения является приоритетным направлением в деятельности ОАО «РЖД», а тут, понимаешь ли, наезжают!) и в свою очередь подготовило ответ, в котором сообщило, что «в настоящее время проводится подробнейший анализ полученных документов. Каждый случай будет рассмотрен отдельно. В случае подтверждения представленных Генпрокуратурой фактов компания примет все необходимые меры к устранению допущенных нарушений». О результатах «подробнейшего анализа», который проведет ОАО «РЖД», мы постараемся проинформировать наших читателей.

А пока приводим несколько данных из разъяснения компании в связи с распространенным 28 июня т. г. заявлением Генпрокуратуры РФ. Для кого-то они станут открытием, но для большинства железнодорожников, думается, некоторые из цифирь уже давно не новость. Итак, износ парка подвижного состава ОАО «РЖД» составляет: 85,9% - по грузовым вагонам, 72,5% - по электровозам, 84,2% - по тепловозам, 74,1% - по пассажирским вагонам. Компании требуется ежегодно до 2010 года закупать более 1000 секций локомотивов, около 30 тыс. единиц грузовых и 1200 пассажирских вагонов. В 2007 году ОАО «РЖД» намерено инвестировать в свое развитие до 240 млрд. рублей. Инвестиции компании в приобретение подвижного состава с учетом лизинга должны составить более 53 млрд. рублей. На эти средства будет закуплено более 11,4 тыс. грузовых вагонов, в том числе по схеме лизинга свыше 8 тыс.; 319 локомотивов, в том числе по лизингу – 50 единиц; 895