



Локомотивсоюз

Выпуск № 10 (113)

Октябрь, 2008 г.

В ОКТЯБРЕ ПРЕДСЕДАТЕЛЮ РОССИЙСКОГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО СОЮЗА ЛОКОМОТИВНЫХ БРИГАД ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ *Евгению Александровичу Куликову* ИСПОЛНИЛОСЬ 50 ЛЕТ. ВСЕГО ЛИШЬ 50! ЧЛЕНЫ РПЛБЖ, А ТАКЖЕ СТОРОННИКИ НАШЕГО ПРОФСОЮЗА СЕРЕДЕЧНО ПОЗДРАВЛЯЮТ ВАС, ЕВГЕНИЙ АЛЕКСАНДРОВИЧ, С ЮБИЛЕЕМ И ЖЕЛАЮТ ЗДОРОВЬЯ, УДАЧИ И ПРОСТОГО ЧЕЛОВЕЧЕСКОГО СЧАСТЬЯ!

Событие

ПОДВЕДЕНИЕ ИТОГОВ

15-16 октября в Москве прошел пленум Центрального комитета Российского профессионального союза локомотивных бригад железнодорожников, гостями которого были сотрудник администрации президента РФ А. В. Норин, председатель и сопредседатель объединения профсоюзов России СОЦПРОФ С. А. Вострецов и К. Е. Дранцов, куратор СОЦПРОФ от партии «Единая Россия» Курчак.

Полгода прошло со дня апрельской забастовки железнодорожников. Срок достаточный для оценки действий и подведения итогов, тем более что большое, как известно, видится на расстоянии. Поэтому неслучайно первым вопросом повестки дня стало обсуждение ситуации с разрешением коллективного трудового спора (подведение итогов, о ситуации в ППО после забастовки и др.

Нужна ли вообще была эта забастовка? Что она дала профсоюзу? Сергей Линева, председатель первички локомотивного депо Железнодорожная Московской железной дороги, признался, что члены его организации, а также непосредственные участники забастовки считают: «Выиграли от нее исключительно только работники, так как вскоре после акции увеличили заработную плату железнодорожникам. А профорганизация депо Железнодорожная, как и сам профсоюз проиграли». Его поддержал Николай Павлов, председатель первичной профорганизации РПЛБЖ депо Пушкино, члены которой принимало активное участие в апрельской забастовке: «Никаких политических целей мы не преследовали. Никому инаугурацию или выборы срывать не собирались. Мы бастовали только по одной причине – тугоухости руководства ОАО «РЖД» по отношению к работникам. Это причина. А следствием стало критическое состояние на сегодняшний день двух некогда сильных и массовых первичных организаций РПЛБЖ. Так что судите сами, выиграл ли от забастовки профсоюз». Действительно, из первичек депо Железнодорожная и Пушкино, к сожалению, вскоре после апрельской акции железнодорожников начался «исход» членов. На кого-то надавили, припугнули; кого-то руководство рублем «одарило»... Ситуация хорошо известная. «А я очень горд, что участвовал в этой забастовке, несмотря на то, что сейчас временно остался без работы и приходится восстанавливаться через суд, - заявил Дмитрий Краюшкин, единственный участник апрельской акции в депо Домодедово. – Рад, что не без нашей помощи железнодорожникам вскоре увеличили зарплату. Напрасных ситуации не бывает».

Мнение по данному вопросу разделились. Да, забастовка была нужна, и с этим никто не спорил, но результата, на который мы рассчитывали, к сожалению, данная она не принесла. И все же, есть и положительный момент. После данной акции РПЛБЖ заметили в Министерстве транспорта РФ, с нашим профсоюзом стали считаться.

Вторым вопросом в повестке дня стоял отчет исполнительного комитета РПЛБЖ. Пленум не предполагает отчета ИК, но руководство приняло решение проинформировать ЦК и профсоюз в целом о деятельности исполкома. А на сегодня он погряз в судебных разбирательствах. К примеру, нами подано только 160 исков по выговорам. Это внутренняя работа, которая на первый взгляд и не видна, поэтому у некоторых складывается впечатление, что исполком наш активностью не страдает. Но на деле все прямо противоположно. Суды у нас могут длиться месяцами, заседания откладываться, в результате, члены ИК, которые в основном и представляют интересы наших членов, мягко говоря, просто не вылезают из Мещанского суда. (Продолжение на стр. 3).

ПРЕСС-СЛУЖБА СООБЩАЕТ

Президент ОАО «Российские железные дороги» В. Якунин обратился в Министерство транспорта РФ с просьбой о внесении изменения в приказ Министерства путей сообщения РФ от 17.11.2000 г. №28Ц «О порядке проверки знаний Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, других нормативных актов МПС России и Положения о дисциплине работников железнодорожного транспорта Российской Федерации», *в части исключаящей обязательное включение представителей профсоюза в состав комиссии по проверке знаний.* Предлагаемые изменения затрагивают социально-трудовые права работников. В связи с этим, в своем ответе президенту ОАО «РЖД» С. Аристов, и.о. министр Минтранса РФ, сообщил, что, руководствуясь принципами социального партнерства и положениями ст. 35.1 ТК РФ и ст. 11 федерального закона «О профессиональных союзах, их правах и гарантиях деятельности», Министерству необходимо получить мнения общероссийских профсоюзов (Роспрофжел и РПЛБЖ) по данному вопросу.

РПЛБЖ, отрицательно относясь к предлагаемому президентом ОАО «РЖД» нововведению, своего согласия на явное ущемление прав работников не дал. Данный отказ стал одним из основных «камней преткновения», из-за которых компания хочет лишить наш профсоюз статуса «общероссийского». Однако РПЛБЖ заметили в администрации президента РФ. Считается, что наш профсоюз один из наиболее слаженных и структурированных. Так что посмотрим, как у руководства ОАО «РЖД» получится задуманное. РПЛБЖ свой статус «общероссийского», как и права работников, будет отстаивать всеми законными методами.

В августе в Министерстве транспорта России прошла рабочая встреча с руководителями общероссийских отраслевых профсоюзов по вопросам обеспечения Минтрансом в рамках трудового законодательства приоритетных направлений взаимодействия с профсоюзами, участие в которой приняли и представили РПЛБЖ. Вскоре после этой встречи в адрес профсоюза административный департамент Минтранса России направил проекты приказов «О признании утратившими силу нормативных правовых актов Министерства путей сообщения Российской Федерации, регулирующих вопросы оплаты труда» для согласования.

Исполнительный комитет, рассмотрев предложение Минтранса РФ, вынес решение: ИК РПЛБЖ не возражает против признания ряда нормативно-правовых актов МПС РФ, регулирующих вопросы оплаты труда, утратившими силу.

В ряде предприятий Московской железной дороги появился слух, что увеличение премии с 1 августа т. г. на 15% ожидает только тех, кто не состоит в РПЛБЖ. Спешим огорчить распространителей сей информации, ибо данная «утка» вновь оказалась не первой свежести. Данное увеличение, в соответствии с телеграммой начальника дороги №Н/426 А от 06.08.08 г., а также в целях дополнительной мотивации труда и повышения реальной заработной платы **касается всех работников ведущих профессий дороги.**

Первичная профсоюзная организация профсоюза Северной железной дороги, как сообщил председатель данной профорганизации Леонид Мочалов, приняло решение перечислить 50 тысяч рублей для поддержки участников апрельской забастовки.

В конце октября начальник локомотивного депо Узловая Тульского отделения Московской ж. д. – филиала ОАО «РЖД» А. Агафонов издал приказ: «Создать комиссию под моим председательством...», в состав которой вошли и. о. ТЧЗК, главный бухгалтер, председатель профкома Роспрофжел и просто бухгалтер. Членов комиссии обязали запросить в налоговой инспекции и линейном отделении милиции информацию о деятельности первичной профсоюзной организации РПЛБЖ локомотивного депо Узловая. Акт проверки полученных сведений приказом начальника и. о. ТЧЗК должна была в срок до 30.10.2008 г. предоставить в правовой департамент ОАО «РЖД». Такое впечатление, что дела в депо идут настолько хорошо, что руководителям только и остается, что собирать информацию о деятельности РПЛБЖ. Ну, флаг им в руки. А между тем, предприятие испытывает, к примеру, нехватку слесарей. Но это, видно, не первоочередная задача? Главное – все руководители на борьбу с РПЛБЖ?! Получается так...

ПОДВЕДЕНИЕ ИТОГОВ

(Окончание. Начало на стр. 1).

Пленум также, рассмотрев заявления первичных профсоюзных организации Северной железной дороги (о структуре дорожных первичных организации РПЛБЖ) и депо Москва-3 Московской железной дороги (о создании комиссии при ЦК РПЛБЖ по рассмотрению поручений ППО РПЛБЖ), вынес по ним положительные решения.

Еще один вопрос, который наиболее оживленно обсуждался участниками Пленума, - это дальнейшие взаимоотношения Российского профессионального союза локомотивных бригад железнодорожников с Конфедерацией труда России. К сожалению, на сегодня сложилась ситуация, когда де-юре – РПЛБЖ входит в состав КТР, а де-факто – проблемы и заботы нашего профсоюза руководству КТР, грубо говоря, но мягко выражаясь, по барабану. В итоге, Пленум принял решение о выходе РПЛБЖ из состава Конфедерации труда России.

Соб. инф.

Ну и ну!..

ИЗ-ЗА БРАННОГО СЛОВЦА...

История, произошедшая с работником ТЧ-19 Александром Кондрашовым, 1970 года рождения, женатым, имеющим средне-специальное образование, захватывает, как неразгаданная тайна Лоры Палмер.

А началось все 1 апреля сего года. Именно в этот день приблизительно в 11 часов Александр Кондрашов в кабинете отдела кадров локомотивного депо Сольвычегодск нарушил общественный порядок путем явного неуважения к работникам отдела кадров предприятия С. Шемякину и Ж. Черновой, а также машинисту тепловоза А. Пантелееву, то есть в их присутствии выразился нецензурной бранью. Поступил человек, конечно, не хорошо. Но кто из нас в порыве гнева, не сдержавшись, не употребит неприличное словцо? О, таких найдется слишком мало, даже среди начальников! Но для нашего героя обернулась его вольность судебным разбирательством. Посчитав, что Кондрашов в присутственном месте, выражаясь нецензурной бранью, принадлежащей к разряду ненормативной лексики, тем самым проявил неуважение и грубо унизил его честь и достоинство, С. Шемякин отправился в суд.

Мировой судья 16 мая 2008 г. судебного участка №4 города Котласа Архангельской области, рассмотрев уголовное дело в отношении А. Кондрашова по обвинению его в совершении преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 130 УК РФ, приговором от 16 мая 2008 года признал его виновным, назначив наказание в виде штрафа в размере 5 тыс. рублей. Также с «приговоренного» в пользу С. Шемякина надлежало взыскать денежную компенсацию морального вреда в 3 тыс. рублей, а также 10 тыс. рублей за расходы по оплате услуг шемякинского представителя. Наш герой с таким решением не согласился и обратился в Котласский горсуд Архангельской области с апелляционной жалобой. Да не просто просил об отмене приговора, но и доводы для этого привел. Например, указал, что в заявлении С. Шемякина, поданном мировому судье, отсутствовала прямо выраженная просьба о привлечении А. Кондрашова к уголовной ответственности за совершение преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 130 УК РФ и др. Кроме того, потерпевший не описал в своем заявлении событие преступления, а лишь указал на то, что Кондрашов в присутствии Черновой, Пантелеева и Шемякина выражался нецензурной бранью. А это фактически административное правонарушение, предусмотренное ч. 1 ст. 20.1 КоАП РФ, но никак не уголовное. Да, интересен и тот факт, что в исковом заявлении истец не указал, какая именно отрицательная оценка его личности, выраженная в неприличной форме, унижающая честь и достоинство, была высказана Александром Кондрашовым. Доводов для апелляции оказалось достаточно для того, чтобы, рассмотрев их, заслушав подсудимого, защитника, частного обвинителя и его представителя, суд апелляционной инстанции принял решение:

- приговор мирового судьи судебного участка №4 г. Котласа Архангельской области от 16 мая 2008 г. отменить;

- Александра Геннадьевича Кондрашова по ч. 1 ст. 130 УК РФ оправдать в связи с отсутствием в его действиях состава преступления.

О. Ревзина.

Личное мнение

О ПРАКТИЧЕСКОЙ СТОРОНЕ ОДНОГО ВОПРОСА

В одном из октябрьских номеров газеты «Московский железнодорожник» повторно прошло сообщение о создании ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога», которую возглавит глава ОАО «Российские железные дороги» (уже занимаемых постов и доходов, видимо, человеку мало).

Не только я, около десяти лет проработавший на экономических изысканиях в Армении, но и любой человек, взглянувший на карту, задастся вопросом: «Зачем?» Ведь республика (пусть и хорошо относящаяся к России еще со времен А. С. Грибоедова) находится в своеобразном транспортном мешке, а сегодня, можно сказать, что и в капкане между Азербайджаном, с которым у нее многолетний конфликт по Карабаху, и Грузией, которая давно конфликтует с Абхазией, а теперь и с Россией. Да, богатейшие природные ресурсы надо бы использовать на благо обеих союзных республик. Но это можно сделать пока лишь с помощью авиации, так как не только оба железнодорожных выхода (через Баку и Сухуми), но автомобильный через многострадальный Цхинвал теперь перекрыты. Не думаю, что пропустил информацию о реализации недавних планов нормализации движения на черноморском побережье Кавказа, благодаря которой восстановлен маршрут Европейская часть России- Тбилиси - Ереван. Не слышал и о нормализации железнодорожных отношений Армении с Азербайджаном как по старому пограничному ходу через Норашен, так и по новому - недавно построенному, но замороженному – через Меградзорский тоннель,

благодаря чему восстановлен маршрут Европейская часть России- Баку – Ереван. Невольно возникает вопрос: «Зачем вкладывать такие большие средства в неперспективные основные фонды?» Ведь, якобы, ради повышения эффективности РЖД ведет наступление на права железнодорожников, поделив их на несколько «сортов» (самый низший – это те, кого выбросили в ФАЖТ Минтранса). Не те ли это финансовые операции, которые коммерческая тайна покрывает? Да и формируется лишь закрытое АО (у него ограниченная численность членов), но в которое должны входить только члены коллектива (выпускаются «акции трудового коллектива»). А раз в фирму вошли тузы РЖД, то о тружениках армянских железных дорог, видимо, забудут, как игнорируют и права своих, российских. Если же думать о благе всего постсоветского пространства, то транспортному комитету Госдумы следовало бы инициировать совещание с родственными подразделениями парламентов закавказских стран.

Выведение Армении из транспортного капкана станет выгодно и России не только возобновлением курортных поездок на родину абрикосов, но и вовлечением в оборот такого ценного комплексного минерала как нефелиновый сиенит, являющийся сырьем и для химической, цементной и алюминиевой промышленности. Для последней, кстати, сырье поставляется из украинского Николаева после переработки первичного сырья, завозимого из африканской Гвинеи.

М. Кардасевич,
инженер-экономист путей сообщения.

Р. С.: Согласно уставу РЖД, 100% акций ОАО «Российские железные дороги» принадлежит государству, президент Компании назначается на должность сроком на 3 года и освобождается от нее правительством РФ. Якунин возглавляет компанию с 2005 года, и в июне текущего года срок его полномочий истек. Однако премьер-министр Владимир Путин назначил Владимира Якунина президентом ОАО «Российские железные дороги» на новый трехлетний срок. Терпите, люди, время летит быстро!

Учредитель и издатель: ИК РПЛБЖ. Тираж: 990 экз. Бесплатно. «Локомотивосоюз» Адрес для писем в редакцию: 109387, Москва, ул. Кубанская, д. 14, корп. 1, РПЛБЖ. <http://www.rplbg.ucoz.ru> E-mail: rplbg@css-rzd.ru Тел./факс: (495) 350-50-25, 778-65-68, моб. 8-906-701-90-86.

По вопросам распространения нашей газеты обращайтесь по телефонам: Москва: (495)156-85-45, 266-59-51, ж.д., 5-89-96, С.Петербург: (812) 768-45-24, ж.д. 2-45-24, Воронеж: (4732) 79-62-48, Пермь: (3422) 24-28-50, Котлас (81-837) 50-556, Вологда (8172) 77-10-24

