



Локомотивсоюз

Выпуск № 1 (93)

Январь, 2007 г.

27 января 2007 года в Москве прошел VIII съезд Российского профессионального союза локомотивных бригад железнодорожников /РПЛБЖ/

СЪЕЗД ВОСЬМОЙ И...ЮБИЛЕЙНЫЙ

В январе 2007 года Российскому профессиональному союзу локомотивных бригад железнодорожников исполнилось 15 лет, так что съезд по праву можно назвать юбилейным.

Участие в VIII съезде РПЛБЖ приняли 52 делегата от 31 первичной профсоюзной организации РПЛБЖ, а также гости, среди которых представители свободного профсоюза железнодорожников Украины (ВПУ), СОЦПРОФ, КТР и др.

В повестке дня стояло 8 вопросов: отчет исполнительного комитета о работе за 2004-2007 годы; отчет ревизионной комиссии РПЛБЖ; выборы председателя РПЛБЖ, ИК РПЛБЖ и КРК РПЛБЖ; внесение изменений в типовое положение о территориальной организации РПЛБЖ; внесение изменений в типовое положение о первичной организации РПЛБЖ; о задачах РПЛБЖ.

В результате открытого голосования председателем РПЛБЖ на ближайшие 3 года большинством голосов избран **Евгений Александрович Куликов**. В новый состав исполнительного комитета вошли **С. Ю. Линева**, локомотивное депо Железнодорожная Московской ж. д., **Н. С. Павлов**, депо Пушкино Московской ж. д., **Д. И. Русинович-Русак**, депо Москва-3, **Г. И. Филатов**, депо Москва-пассажирская-Курская. Работа ИК за отчетный период признана удовлетворительной, отчет о работе КРК принят к сведению.

После достаточно бурного обсуждения возможных изменений и дополнений в типовые Положения о территориальной организации РПЛБЖ и первичной профсоюзной организации, все они были утверждены.

В числе первоочередных задач РПЛБЖ Съезд утвердил: - предъявление требований к ОАО «РЖД» о включении РПЛБЖ в коллективный договор; поддержку акции протеста объединения профсоюзов Соцпроф 4 марта т. г.; разработку четкой концепции мотивации членства в РПЛБЖ; установление всесторонних отношений с независимыми профсоюзами железнодорожников СНГ; активизацию работы по связям с общественными организациями, политическими партиями, объединениями с целью координации совместных усилий по защите интересов трудящихся России.

На этом 8 съезд РПЛБЖ свою работу закончил.

Пресс-служба. РПЛБЖ

Пересуды

В ноябре 2006 года мировой судья Мещанского суда Н. В. Чубарова удовлетворила иски требования работников локомотивного депо Пушкино, членов РПЛБЖ, по взысканию недополученных сумм среднего заработка при уходе в очередной оплачиваемый отпуск, т. н. региональной надбавки, на общую сумму 130 тысяч рублей.

12 января 2007 года Мировой судья участка № 5 Центрального района г. Воронежа удовлетворил иски требования машиниста электровоза локомотивного депо Лиски Юго-Восточной железной дороги о взыскании заработной платы в размере 857 рублей и компенсации морального вреда в размере 500 рублей. В июле месяце 2006 года машинист Лютиков Юрий Иванович не выполнил месячную норму часов по вине работодателя. В соответствии со ст. 163 ТК РФ работодатель обязан обеспечить нормальные условия для выполнения работником норм выработки. К таким условиям, в частности, относятся исправное состояние машин и оборудования. Т.е. локомотивы должны находиться в технически исправном состоянии. Отказ машиниста Лютикова принимать неисправные локомотивы повлек за собой не выполнение им месячной нормы часов. Суд взыскал с работодателя недополученную заработную плату.

На круги своя

Решение Верховного Суда РФ от 21.05.2002 N ГКПИ 2002-353 о признании недействующим п. 9 Постановления ЦК КПСС, Совета Министров СССР и ВЦСПС от 12.02.1987 N 194 "О переходе объединений, предприятий и организаций промышленности и других отраслей народного хозяйства на многосменный режим работы с целью повышения эффективности производства" (далее - Постановление ЦК КПСС) получило очень широкую огласку.

А вот Определение Президиума ВС РФ, которым данное решение частично отменено, прошло как-то незамеченным. Само Определение Президиума ВС РФ N 48пв-03 (далее - Определение Президиума ВС РФ) было принято 19 ноября 2003 г., но опубликовано в Бюллетене Верховного Суда РФ только в конце 2004 г.

Итак, ВС РФ поменял позицию относительно п. 9 Постановления ЦК КПСС на противоположную.

Напомним историю вопроса.

Согласно п. 9 Постановления ЦК КПСС работникам организаций (промышленности, строительства, транспорта и связи, как указано в тексте документа), работающим в многосменном режиме, производятся доплаты за работу в вечернюю и ночную смены. За работу в ночную смену предусматривается доплата в размере 40% часовой тарифной ставки (должностного оклада), а за работу в вечернюю смену - 20% часовой тарифной ставки (должностного оклада) за каждый час работы в соответствующей смене.

Доплата за работу в ночную смену производится в случае, если не менее 50% ее продолжительности приходится на ночное время (с 22 до 6 часов). Таким образом, Постановлением ЦК КПСС предусматривалась повышенная оплата не только ночной, но и вечерней смены (сейчас о сменной работе см. ст. 103 ТК РФ).

Профсоюзный комитет РПЛБЖ локомотивного депо Ярославль Главный руководствуясь определением Президиума Верховного суда РФ выступил в защиту прав работников на получение доплаты за работу в ночную смену в соответствии с Постановлением № 194.

18 января Мировым судьёй г. Ярославля было рассмотрено заявление работников депо Ярославль Главный о взыскании недополученной заработной платы, в части доплаты за работу в ночную смену. Интересы работников в суде представляли: председатель ПК РПЛБЖ Ярославль Главный Котенко А.В. и Зам. Председателя ТО РПЛБЖ Московской ж.д. Русинович-Русак Д.И.

По результатам судебных слушаний суд удовлетворил требования работников по оплате работы в ночную смену полностью.

Пресс-служба РПЛБЖ

Личное мнение

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 введливости 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 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 выводы 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, униженно низкую заработную плату, уже сейчас заметный дефицит кадров локомотивных бригад по сети дорог, разваливающийся от старости подвижной состав. **Всё вместе, вкуче, - 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 (Окончание на стр. 4)

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 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

От всей души!

Коллектив первичной организации РПЛБЖ Локомотивного депо Москва-3 сердечно поздравляет с 55-летием своего коллегу и товарища по профсоюзу помощника машиниста электровоза Алексея Сергеевича Смирнова. Здоровья тебе, дорогой друг, благосостояния, стойкости и уверенности в завтрашнем дне.

Профком РПЛБЖ лок.депо Москва-3

срыв стоп- крана

Из породы прохиндеев.
Чисто вымыт, весел, сыт.
Предъячейки Роспрофжела*
По депо просеменит...

Подойдя к родному стенду,
Пришпандорит «желтый»
«Мож»
И «Сигнал» бумаги белой,
Но по смыслу «желтый»
тож...

«ПРОФБОССИК» СВИНОРЫЛОВ

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.

Учредитель и издатель: ИК РПЛБЖ. Тираж: 990 экз. Бесплатно. «Локомотивосоюз» Адрес для писем в редакцию: 107140, Москва, а/я 2. Куликову Е.А. <http://www.rplbg.ru> E-mail: rplbg@mail.magelan.ru Тел./факс: (495) 156-8545

По вопросам распространения нашей газеты обращайтесь по телефонам: Москва: (495)156-8545, 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