



Локомотивсоюз

Выпуск № 6 (109)

Июнь, 2008 год

ОДНОЙ ПЕРВИЧНОЙ ОРГАНИЗАЦИЕЙ РПЛБЖ СТАЛО БОЛЬШЕ. ВЕСНОЙ ПОД ПРЕДСЕДАТЕЛЬСТВОМ АЛЕКСЕЯ ИВАНОВА НАЧАЛА ДЕЙСТВОВАТЬ ПЕРВИЧКА НАШЕГО ПРОФСОЮЗА НА ВОРОНЕЖСКОМ ВАГОННО-РЕМОНТНОМ ЗАВОДЕ ИМЕНИ ТЕЛЬМАНА.

ПРЕСС-СЛУЖБА ИНФОРМИРУЕТ

26 мая прошла конференция работников ОАО "РЖД", совместно с заседанием пленума ЦК РПЛБЖ, на которой были определены результаты забастовки 28 апреля и намечены дальнейшие пути разрешения требований, выдвинутых к ОАО "РЖД".

Анализируя итоги забастовки, председатель РПЛБЖ Е. Куликов заметил, что "на настоящий момент прошедшая акция показала: сплоченность нашего механизма; что мы в состоянии выполнить поставленные нами задачи, что руководству компании не удалось и не удастся забыть о нашем профсоюзе". Куликов подчеркнул, что апрельская забастовка не прекращена, она всего лишь приостановлена. И в случае, если руководство компании продолжит отказываться от взаимодействия с РПЛБЖ, она будет возобновлена и пройдет уже в рамках всего ОАО "Российские железные дороги".

Участники конференции утвердили ранее выдвинутые требования к ОАО "РЖД", внося в них ряд дополнений с учетом ситуации, сложившейся в компании после забастовки железнодорожников 28 апреля. В частности, увеличить заработную плату работникам компании в 2 раза; отменить все наложенные взыскания и вернуть премии работникам, участвовавшим в забастовке.

Подготовлен проект соглашения "О взаимодействии ОАО "РЖД" и РПЛБЖ о порядке реализации принципов социального партнерства", которое предусматривает "повышение согласованности действий" и осуществление "в установленном порядке контроля за их выполнением".

Рабочей группой комитета Госдумы по труду и социальной политике, после рассмотрения данного проекта, было рекомендовано ОАО "РЖД" совместно с Роспрофжел прийти к согласию с РПЛБЖ и подписать Соглашение.

Нагатинский районный суд г. Москвы отказал в удовлетворении по иску ОАО "РЖД" к Государственной инспекции труда (ГИТ) в г. Москве о признании незаконным предписания ГИТ о незаконности отмены вознаграждения за выслугу лет. Представители ОАО "РЖД" обжаловали данное решение в Московском городском суде. Однако судебная коллегия по гражданским делам Московского городского суда оставила решение Нагатинского суда в силе.

Профком первичной профсоюзной организации РПЛБЖ Юго-Восточной ж. д. - филиала ОАО "РЖД" перечислил профсоюзные взносы за май в поддержку участников забастовки 28 апреля.

В мае 2008 года местный комитет работников структурных подразделений ОАО "РЖД" г. Оренбурга принял решение войти в состав РПЛБЖ и в состав СОЦПРОФ. В соответствии с данным решением в настоящее время в Оренбурге действует первичная профсоюзная организация СОЦПРОФ-РПЛБЖ работников структурных подразделений ОАО "РЖД" г. Оренбурга.

Страна Эмпэссия

КАК ПРОФСОЮЗ ИЗВОДИЛИ

Осенью прошлого года из локомотивного депо Сольвычегодского отделения Северной железной дороги были уволены пятеро работников.

А в чем провинились железнодорожники? По мнению работодателя, четверо совершили прогул, поскольку отсутствовали на рабочем месте более четырех часов подряд без уважительных причин, а пятый якобы пришел на работу пьяный. Когда суд по иску Александра Кондрашова стал разбираться, где же был машинист, выяснилось, что всю ночную смену он находился на территории локомотивного депо. Просто иногда отлучался с тепловоза в курилку, ходил в туалет, в положенное время пообедал. Ну а как без этого, машинист же не робот! Такая же история и с его помощником Олегом Шпикиным. Другого машиниста Андрея Ярыгина вызвали повесткой в суд в качестве свидетеля, о чем заранее был предупрежден старший нарядчик. Поездка в суд также обернулась увольнением за прогул, как и для помощника машиниста Алексея Балужева. Все четверо были

восстановлены судом на работе с выплатой компенсации за дни вынужденного прогула. Представители ОАО "РЖД" подавали кассационные жалобы, но они были оставлены областным судом без удовлетворения. Иск пятого, Олега Косарева, еще находится на рассмотрении в суде.

В массовых увольнениях явно присутствует какая-то скрытая от глаз непосвященных подоплека. По мнению Сергея Плехова, который представлял в суде интересы четверых незаконно уволенных, работодатель таким образом пытался закрыть рот профсоюзу. Все "прогульщики" состоят в первичной организации Российского профсоюза локомотивных бригад железнодорожников, причем занимают активную позицию по отстаиванию интересов всех работников локомотивного депо: пишут жалобы в прокуратуру, инспекцию труда, подают иски в суд. Руководству все это, конечно, очень не нравится, потому борцов и решили наказать подобным образом. Но не на тех нарвались.

Е. Несмачная.
("Правда Севера", 15.04.08)

Как мы уже сообщали в предыдущем номере "Локомотивосоюза", 4 мая у здания Северомуйской дистанции пути по обслуживанию тоннелей Восточно-Сибирской железной дороги – филиала ОАО «РЖД» прошла акция протеста работников Северомуйской дистанции пути (ПЧ-28), обслуживающей самый большой железнодорожный тоннель в России. Поводом послужило незаконное отстранение руководством предприятия 29 рабочих, отказавшихся сдавать очередные экзамены из-за несоблюдения начальником нормативно-правовых актов о порядке проверки знаний, а именно: в связи с отсутствием в составе комиссии представителя профсоюза РПЛБЖ. К концу месяца число таких отстраненных стараниями руководства ПЧ-28 достигло 50 человек.

26 мая в Москве у здания ОАО "РЖД" прошёл пикет в поддержку пятидесяти членов РПЛБЖ, работников Северомуйской дистанции пути, организованный Московской первичной профсоюзной организацией РПЛБЖ. Поддержать коллег по труду и товарищей по профсоюзу приехали представители профорганизаций РПЛБЖ из ряда российских регионов (Воронежа, Свердловска, Абакана и др.), а также представители некоторых общественных и политических организаций. Среди лозунгов пикетирующих наибольшее внимание привлекали три: "нет беспределу северомуйского "пахана" Габитова!", "ОАО "РЖД" немедленно верни на работу 50 членов РПЛБЖ в Северомуйске!", "Прибыли РЖД - на зарплату железнодорожникам, а не на гонорары менеджерам!"

От первого лица

Е. КУЛИКОВ: *"...Как председатель профсоюза, в полной мере несу ответственность - моральную и юридическую - за действия организации".*

16 мая в Государственной Думе прошло заседание постоянно действующей рабочей группы комитета Госдумы по труду и социальной политике по рассмотрению и анализу коллективных трудовых споров и конфликтов в организациях, на котором было рассмотрено обращение активистов Российского профсоюза локомотивных бригад железнодорожников Московской железной дороги в связи с конфликтной ситуацией на Московской ж. д. В заседании участвовали, кроме представителей РПЛБЖ и работодателя, заместитель руководителя Федеральной службы по труду и занятости А. Селиванов, представители Общественной палаты, Московской федерации профсоюза, Московского трудового арбитража и др.

Не известно кому в Роспрофжел или в ОАО «РЖД» пришла идея странным образом проинформировать работников о данном заседании путем листовок, содержащих цитаты, выдернутые из контекстов выступления Е.

Куликова, председателя РПЛБЖ. Дескать, посмотрите, что лидер РПЛБЖ заявлял, своих же членов подставил. Что ж, пиар есть пиар. А на каждое действие, исходя из требований того же пиара, должно быть противодействие. И вот "наш ответ Чимберлену" - выступление председателя РПЛБЖ Е. Куликова на заседании рабочей группы комитета Госдумы по труду и социальной политике 16 мая в соответствии с предоставленной нам стенограммой.

Е. Куликов: Добрый день, уважаемые коллеги! Оппоненты, друзья и депутаты Государственной Думы. Я начну не с сегодняшнего дня, а вернусь, может быть, примерно года три назад к той ситуации, которая складывалась во взаимоотношениях между профсоюзом локомотивных бригад и компанией ОАО "РЖД".

На самом деле ситуация, которая возникла 28 апреля 2008 года, это не случайное и не спонтанное было действие со стороны профсоюзной организации. Мы неоднократно обращались в адрес компании о необходимости ведения переговоров с представителями профсоюза локомотивных бригад по социальным вопросам, имеющим непосредственное отношение к условиям труда, заработной плате и безопасности движения, которую необходимо соблюдать при выполнении работ.

Однако компания, по пока непонятным причинам, посчитала, что коль скоро профсоюз обладает небольшой численностью, то с нашим профсоюзом нет необходимости вести переговоры, вести диалог, да и, собственно, работать в рамках социального партнерства. Все взаимоотношения сводились только лишь к бумажной переписке по конкретным каким-то локальным вопросам, и плюс еще профсоюз обращался постоянно в судебные инстанции по отмене тех или иных решений работодателя. Такая ситуация не может продолжаться вечно. Профсоюз неоднократно направлял в компанию требования, опять касающиеся вопросов, связанных с заработной платой, с условиями труда и той же безопасностью, и взаимоотношениями между профсоюзом и работодателем.

Практически за последние, скажем, пять лет не прошло ни одной официальной встречи между компанией и профсоюзом по урегулированию поставленных вопросов. Как правило, это все ограничивалось либо бумажной перепиской, либо неформальными встречами лидеров профсоюза с руководителями департаментов. В мае 2007 года профсоюз выдвинул восемь требований к работодателю, которые были направлены в адрес президента компании; которые, как и во всех предыдущих случаях, были просто проигнорированы. В результате чего, профсоюз объявил о намерении провести 28 ноября забастовку с целью убедить работодателя начать диалог по поставленным вопросам. Однако было обращение в суд, соответственно было принято решение судом о незаконности предполагаемой забастовки. В результате чего, **дабы не подводить работников, которые должны были участвовать в данной акции, профсоюз отменил забастовку и попытался урегулировать опять же поставленные вопросы мирным путем, путем переговоров** (выделено нами - прим.).

Вопросы были простые. Это повышение заработной платы; это изменение условий труда; это проведение аттестации рабочих мест; это введение доплат за работу во вредных условиях труда; это введение должности проводника хвостового вагона (это насущная проблема. Она касается очень многих железнодорожников, да и пассажиров тоже), а также вопрос о необходимости включения в состав комиссии по ведению переговоров и представителя локомотивных бригад, а это предусматривает и трудовое законодательство. По всем поставленным вопросам консенсус не был найден. В результате чего с ноября по апрель профсоюз проводил определенную работу с членами профсоюза, консультации и пришел к выводу, что необходимо перейти все-таки к конкретным действиям, несколько нестандартным. И принял решение о том, что 28 апреля будет проведена забастовка по трем требованиям. Первое требование касается опять-таки повышения заработной платы. Непонятно по каким причинам на Московской ж. д. ввели для небольшой части работников персональные оклады для машинистов, которые практически в два раза подняли им зарплату. А это, как правило, на предприятиях из 200-300 работающих машинистов - семь-восемь человек имели такую заработную плату и выходили на уровень до 60 тыс. руб. в месяц, притом, что все остальные машинисты имели заработную плату от 25 до 30 тыс. рублей. Мы полагаем, что это не совсем корректно, это есть нарушение действующего законодательства. И предложили компании установить всем одинаковую заработную плату именно на таком уровне, который предусматривался данным приказом 3-Н. Следующий вопрос касается выслуги лет. В 2007 году после введения корпоративной системы оплаты труда и внесения изменений в коллективный договор прекратила свое существование доплата за выслугу лет работникам. Мы полагали, что данное действие было совершено не совсем обоснованно, обратились в ряд инстанций, в том числе в Роструд, который поддержал нашу позицию и выдал соответствующие документы ОАО "РЖД". Но результата также не последовало. Данная выслуга не была восстановлена, работникам не выплачены деньги, которые незаконно у них были отобраны. И последний пункт требований. С ноября нас возмутило отношение компании к членам профсоюза. Началось массированное давление, обработка членов РПЛБЖ с целью их выхода из профсоюза. Были полностью у всех организаций, которым были предоставлены помещения в соответствии с законом, отобраны под всевозможными предлогами: где ремонт, где просто так замки, петли срезали "болгарками", вешали свои замки, печатавали помещение. В результате практически всех разогнали. Надеялись, что разбежится и профсоюз. Обработывали членов семей с целью побуждения выхода из профсоюза, выселяли из общежитий работников иногородних. Все это побудило к тому, что, как бы терпеть мы перестали и приняли решение: объявить забастовку первичной профсоюзной организации Московской железной дороги, потому что не ставили своей целью проводить

общероссийскую забастовку (нам это не надо было), а просто немножечко встряхнуть работодателя в городе Москве. Выбрали два направления пригородного движения, и 28-го числа без объявления сроков забастовки ее начали. Почему не объявили? Да потому, что как только мы это делаем, тут же идет обращение в суд, и нам запрещают ее проводить. Последствия уже, я думаю, вам понятны. Это так было и сделано. Поэтому прошу депутатов Государственной Думы, представителей государственных структур оказать посильную помощь, с целью убедить компанию, что необходимо вести социальный диалог не только с одним профсоюзом, не только с одним представителем, но, как того требует законодательство, со всеми представителями железнодорожников. Спасибо.

Председательствующий: "... Считаете ли вы данный конфликт трудовым спором? Считаете ли вы проведенную 28 апреля акцию забастовкой? И являетесь ли вы в полной мере организатором этой забастовки, то есть структурой, которая выдвигает требования, с которой необходимо вести переговоры, но которая также должна нести ответственность в том случае, если забастовка будет признана незаконной?

Е. Куликов: Я изначально отвечу утвердительно на все три вопроса - да! Во-первых, мы считаем, что данная забастовка является продолжением реализации вопроса по урегулированию коллективного трудового спора однозначно. Следующий момент. Лично я не являюсь организатором. Организатором являлась первичная профсоюзная организация Московской железной дороги, которая является структурным, фактически структурным подразделением профсоюза РПЛБЖ. И потому я, как председатель профсоюза, в полной мере несу ответственность - моральную и юридическую - за действия организации. И на третий, собственно, тоже "да"...

Р. С.: Хотим довести до сведения всех сомневающихся, что РПЛБЖ не бросал работников, участвовавших в забастовке 28 апреля, среди которых были не только члены нашего профсоюза. РПЛБЖ боролся, и будет бороться за каждого из них!

ВПЕРЕД В ПРОШЛОЕ

Случилось мне по дороге на работу в как всегда битком набитой «комфортабельной» электричке углядеть в газете МК, которую читал сидящий пассажир-счастливчик, знакомое слово из трех букв – РЖД. А тут еще и объявляют, что в депо на работу требуются и машинисты, и ремонтники, и все прочие. Ясно, что раз так много народу требуется, значит, зарплата и условия труда не сахар. Выйдя в Люблино, купил «Московский комсомолец» и пришлось прочитать опус какого-то Владимира Дмитриева «Назад в будущее» про беззаветную борьбу золотопогонных железнодорожных генералов и их фельдмаршала Якунина с безродными профсоюзниками из РПЛБЖ и СОЦПРОФ. Омерзительная, надо признать, писанина и нет смысла с ней спорить, но уж больно претенциозное название – «Назад в будущее»...

Поскольку сам я имею некоторое отношение и к РПЛБЖ и, в особенности, к СОЦПРОФ, да и вообще имею честь быть автором профсоюзного учебника о забастовках, рука моя, потянулась... к клавиатуре.

Вглядимся же вперед, в прошлое. Мы все вздрагивали, проходя в школьном курсе отечественной истории страшные рассказы про казацкие нагайки, разгонявших бастовавших голодных ткачей - бунтовщиков против царя-батюшки. Однако не зря Православная церковь прославила святого государя Николая Второго. Именно по его указанию Правительством был сделан ряд узаконений относительно легализации рабочего движения. Первым из них был закрытый циркуляр Министерства внутренних дел от 21 апреля 1905 года, который инструктировал губернаторов о том, чтобы они не применяли существующие в государственных законах статьи о наказании за стачки. Перед этим имела место отмена циркуляра от 12 августа 1897 года, приравнивавшего забастовки к восстаниям и антигосударственным актам и введшего наказания за стачки. Следующим шагом в области, касающейся непосредственно рабочих, был закон от 2 декабря 1905 года, который разрешал мирные забастовки. А сенатское разъяснение к нему устанавливало не только законность стачечных фондов и стачечных пособий, но и допускало руководство стачек профсоюзами.

Что же получается, век назад святой Николай Второй запрещает приравнивать профсоюзные забастовки на предприятиях к антигосударственным бунтам, а осыпанный всеми наградами РПЦ, удостоенный чести первым доставлять из Иерусалима в Россию Благодатный огонь, ж/д олигарх и меценат-благотворитель В.И.Якунин не стесняется поправить святого государя и вернуть нагайки на спины бастующих избирателей! Вперед, демократическая Россия, в прошлое!

Но вопли хозяйствующих на ж/д субъектов и закупленных ими мозгомойцев-борзописцев, которым доподлинно известны как проблемы вагонных прачек, так и частные беседы олигархов, не убеждают простых москвичей, 93% которых в день забастовки поддержали машинистов и их профсоюз РПЛБЖ. Действительно, выступили, не побоялись начальства машинисты – открыли путь к победам других тружеников над своими хозяйчиками. А что касается тысяч людей, не попавших на электричку 28 апреля, то их жаль, жаль всех нас за то, что попадая в ловушку в подземельях метро из-за лопнувшего рельса, который только накануне был признан годным тем же ж/д начальством, или давясь каждый день в переполненном вагоне идущей вне расписания электрички, мы молчим, мы не организуем профсоюзы на своих заводах, не обращаемся в суд...

Кстати, ж/д генералы тоже не обращаются в суд. Для них нет правового нигилизма, у них есть транспортная прокуратура, есть свое - правильное мнение о том, что забастовка, во-первых, незаконна, во-вторых, ее не было,

так как оно (начальство) не соизволило снизойти до ответа на требования профсоюза и ведения с ним переговоров. А мы, профсоюзы, верим нашему Президенту и поддерживаем его в борьбе с унижительным для нашей великой страны правовым нигилизмом. И только суд может вынести решение о законности или незаконности забастовки. А ж/д генералы не идут в суд жаловаться на РПЛБЖ, они боятся правды, которая выяснится в открытом суде.

А правда такова. РПЛБЖ потребовал от ОАО «РЖД» выполнить требования закона и уже принятые судебные решения. В том числе. Установить для всех железнодорожников заработную плату, расчёт которой основан на МРОТе, но не на внутреннем для этого ОАО в 3900, а на МРОТе того субъекта РФ, в котором зарегистрировано это ОАО «РЖД», а это город Москва и его МРОТ – 6800. РПЛБЖ потребовал исполнить решение Мосгорсуда и вернуть всем железнодорожникам незаконно отнятую доплату за выслугу лет, с апреля 2007 набегало 27 миллиардов рублей. РПЛБЖ потребовал отменить нормы коллективного договора, которые вынуждают всех железнодорожников платить взносы и состоять в казенном начальническом профсоюзе Роспрофжел.

Правда и в том, что начальству зазорно встречаться с неприкормленными им профсоюзниками, вести с ними переговоры, подписывать соглашения. Куда проще запугать работников и обмануть граждан. Работников застрашать рублем – депремированиями, увольнениями. Граждан ужаснуть происками всемирной закулисы, всеобщим хаосом и смутой, оккупацией Грузией и Эстонией... Впрочем, наши сограждане, пережившие перестройку и приватизацию, сами разберутся, а вот участников забастовки профсоюз сумел защитить. Пользуясь сенатским разъяснением 1905 года профобъединение СОЦПРОФ, в которое входит РПЛБЖ, образовало из взносов членов своих десяти общероссийских отраслевых профсоюзов специальный фонд, из которого на 70% погасило потери от депремирования 170 участников забастовки РПЛБЖ 28 апреля, высококвалифицированные юристы РПЛБЖ подготовили и направили в суд иски по отмене выговоров, депремирований и о восстановлении на работе каждого из пяти уволенных забастовщиков.

РПЛБЖ готов к продолжению борьбы, но выяснилась и другая правда. Ж/д генералы и их фельдмаршал решили въехать в рай на горбу россиян, они пали в ноги к Председателю Правительства с мольбой о повышении тарифов на перевозки для... удовлетворения требований РПЛБЖ. Того самого «маленького и недостойного участия в переговорах» профсоюза. РПЛБЖ никогда не требовал повышения тарифов на ж/д перевозки, РПЛБЖ уверен в том, что ОАО «РЖД», получая высочайшую прибыль и вкладывая средства в спонсорские акции, может пересмотреть систему оплаты труда за счет своих средств, а не за счет пассажиров. Поэтому РПЛБЖ пока приостановил забастовочную готовность, чтобы не создавать поводов для роста цен на проезд.

С.Храмов

Личное мнение

ДОПЛАТА РУКОВОДИТЕЛЯМИ ДАЕТСЯ, ДА ОНИ МОГУТ ОБМАНУТЬСЯ

На селекторном совещании 10 июня 2008 года президент ОАО "РЖД" объявил, что с 1 июня вводится в действие Положение о выплате единовременного вознаграждения за преданность компании.

Читал "Московский железнодорожник" за 18-24 июня, в котором президент ОАО "РЖД" В. Якунин в очередной раз напоминает, что с 1 июня вводится надбавка "за преданность компании", представляющая собой "единовременное вознаграждение добросовестным работникам. Его размер при стаже работы три года составит два месячных оклада, при стаже пять лет - три оклада, при стаже 10 лет - 4 оклада, при стаже 15 лет и далее через каждые пять лет - пять окладов". Ну что ж, спасибо железнодорожным руководителям, расщедрились, осчастливили. Радоваться бы надо, а меня, как назло, нерадостное сомнение не покидает. Подобно одному киногерою, сумлеваюсь я. Не заговаривают ли железнодорожникам, мягко говоря, зубы? Ведь столько времени тянули, все никак что-то там в верхах к консенсусу придти не могли, а как РПЛБЖ добился через суд выплаты работникам вознаграждения за выслугу лет, так и предложение председателя профсоюза Роспрофжел Н. Никифорова удовлетворили. Ладно, пусть уж позже, чем никогда. Однако, сумлеваюсь я. Ну не понимаю, как это понимать "преданность компании"? На "железку", к примеру, я, пришёл в неполные 19 лет. Потом была армия, два года работы в вагонном депо, семь лет на птицефабрике отработал, да, уходил! А что было делать? Женился, ребенок родился, следом второй, жить у родителей жены моему семейству стало тесно, а птицефабрика жильё строила. Но потом-то снова вернулся на железную дорогу, где в общей сложности, включая время работы до армии и в вагонном депо, не полных двадцать лет тружусь. Посчитают ли меня преданным компании? Вроде бы, должны. Но тут снова вопрос. Якунин сказал, что выслуга "представляет собой единовременное вознаграждение добросовестным работникам". А чем, и главное кем, эта добросовестность измеряться будет? Несмотря на небольшую зарплату, я работаю честно, не ворую, не подставляю товарищей, не прогибаюсь перед начальством. Как-то даже грамоты удостоен был. Правда, есть у меня одно качество, уж очень меня тянет к соблюдению законности. Спрашивается, когда дойдет дело до составления списков на получение единовременного вознаграждения за преданность компании, составляющие и утверждающие посчитают ли меня добросовестным работником? Не припомнят ли мои обращения к руководству предприятия о нарушениях ими трудового законодательства? Вдруг это сочтут непреданностью компании? То-то и оно, доплата хоть и руководителями дается, да они могут обмануться. И какого-нибудь Иван Иваныча за умение прогинаться и

помалкивать сочтут более достойным и преданным.

Кто-нибудь скажет, что я сгущаю краски, утрирую и выдумываю невесть что. Есть Положение о выплате единовременного вознаграждения за преданность компании и в нем все прописано. Есть-то оно есть, да много ли работников его в глаза видели? Что мы о нем знаем? Только то, сколько окладов, и за какой срок работы в компании его дадут. Конечно, кто захочет, найдет, и ознакомится с документом. Я лично ознакомлюсь, чтобы потом, в случае пролета с этой выплатой, не было мучительно больно. И другим то же советую. Ибо, еще раз повторюсь, доплаты у нас руководителями даются, а они могут и...

С. Панов.

Уральская транспортная прокуратура выявила многочисленные нарушения трудового законодательства в работе «СвЖД» и «ЮуЖД» (филиалы ОАО «РЖД»)

Уральская транспортная прокуратура в ходе проверки выявила многочисленные нарушения требований трудового законодательства в работе «СвЖД» и «ЮуЖД» (филиалы ОАО «РЖД»). Об этом сообщает пресс-служба надзорного ведомства.

Согласно сообщению, основанием для проверки послужила информация о возможном проведении Российским профсоюзом локомотивных бригад железнодорожников забастовки, направленной против неудовлетворительной организации работы по охране труда на предприятиях транспорта.

Так, на протяжении 2006—2008 годов отмечается рост удельного веса предприятий железнодорожного транспорта, не отвечающих требованиям трудового законодательства. Только в Свердловской области не отвечают санитарным нормам по микроклимату 13,6 % от общего числа предприятий железнодорожного транспорта, по освещенности — 17,6 %, по шуму — 16,1 %, по вибрации — 6,2 %. Удельный вес рабочих мест, не отвечающих гигиеническим нормативам, составил по микроклимату 36,6 % от числа рабочих мест с неудовлетворительными результатами обследования по данному фактору, по освещенности — 41,8 %, по шуму — 30,3 %.

«Следствием ненадлежащего обеспечения требований законодательства об охране труда в «СвЖД» явилось двукратное увеличение в 2007 году случаев хронических профессиональных заболеваний. Анализ профессиональных заболеваний свидетельствует о том, что основная патология регистрируется среди категорий работников транспорта (локомотивные бригады, монтеры пути, слесари по ремонту подвижного состава, осмотрщика-ремонтника), чей труд непосредственно связан с воздействием шума, вибрации, и значительными физическими нагрузками», — отмечается в сообщении пресс-службы Уральской транспортной прокуратуры.

Также в 2008 году в «СвЖД» и «ЮуЖД» возросло количество работников, травмированных на производстве. Основными причинами травматизма (в том числе со смертельным либо инвалидным исходом) остаются нарушения требований нормативных актов в части обучения и инструктажа работников и руководителей транспортных предприятий, нарушение технологии и неудовлетворительная организация производства работ, слабая профилактическая работа по укреплению производственной дисциплины, несоблюдение требований правил техники безопасности, а также допуск к работе, не обусловленной трудовыми обязанностями.

Кроме того, надзорное ведомство установило, что в «СвЖД» имеются нарушения при финансировании работодателем мероприятий по улучшению условий и охране труда, нарушения порядка и сроков расследования несчастных случаев на производстве, а также сокрытия их от учета.

По фактам выявленных нарушений Уральской транспортной прокуратурой в адрес руководства «СвЖД» и «ЮуЖД» внесены представления.

Всего по результатам проверки транспортными прокурорами принесено 46 протестов, внесено 19 представлений об устранении нарушений требований ТК РФ, возбуждено 32 дела об административных правонарушениях.

УрБК, Екатеринбург, 05.06.2008.

РЖД все еще хочет Deutsche Bahn - но за счет бюджета?

21.05.2008 17:18

По словам президента РЖД Владимира Якунина, компания планирует рассмотреть вопрос своего участия в приватизации немецких железных дорог.

Руководство РЖД будет вести предварительные переговоры с председателем правления Deutsche Bahn Хартмутом Медорном. При этом, Якунин отметил, что рассчитывает на поддержку государства.

P.S.: Как же так. Ведь придется изменять немецкие законы о профсоюзах. Там забастовки везде разрешены. Мало того, профсоюзы Deutsche Bahn, к примеру, не скрывают своих политических мотивов или макроэкономических, когда бастуют. Готово, морально, нынешнее руководство РЖД стать акционером такого предприятия, где к людям, к сотрудникам, относятся не как к рабам? Или РЖД хочет чему-нибудь научиться?

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) 50-5