



# Локомотивсоюз

Выпуск № 6 (50)

Август - Сентябрь 2002 г.

## ОБРАЩЕНИЕ

**Российского профессионального союза локомотивных бригад железнодорожников к работникам железнодорожного транспорта, гражданам России, общественным организациям.**

10 октября 2002 года с 11 до 13 часов у здания Правительства Российской Федерации Российский профессиональный союз локомотивных бригад железнодорожников проводит акцию протеста против приватизации железных дорог России.

Приватизация железных дорог, да и других важнейших отраслей экономики, осуществляется по одной и той же схеме в виде так называемых, программ структурной перестройки. При этом цели приватизации – извлечение сверхприбылей, повышение кредитоспособности стран – достигаются за счет повышения интенсивности труда, снижения заработной платы, исключения льгот и социальных гарантий.

Приватизация железных дорог распространяется и становится всеобщим разрушающим явлением, хотя железнодорожники везде хотят решительно противостоять ее проведению. Только государственные железные дороги обеспечивают реализацию права граждан на свободу передвижения. Только государственные железные дороги способствуют развитию экономики, в том числе ее социальной сферы, созданию рабочих мест. В случае, если предприятия железнодорожного транспорта окажутся распроданными в частные руки, сотни тысяч людей потеряют работу; наименее социально защищенные граждане останутся без льгот, которыми пользуются сегодня; малодетальные участки железных дорог будут закрыты, как нерентабельные, не привлекательные для продажи; произойдет резкое снижение безопасности движения, возрастет аварийность, вследствие сокращения большого числа высококвалифицированных железнодорожников. Произойдет уменьшение объемов капиталовложений; увеличатся тарифы на грузовые и пассажирские перевозки, что станет всеобщим разрушающим фактором.

Частный владелец железной дороги не заинтересован в существовании нерентабельных железнодорожных сообщений, не приносящих вожделенной прибыли – их попросту закроют. Частному владельцу ни к чему устанавливать какие-либо льготы для пенсионеров, инвалидов, ветеранов. И это не чье-то субъективное мнение, а реальность, о которой свидетельствует уже имеющийся опыт приватизации железных дорог в ряде стран мира. Пример чубайсовско-гайдаровских реформ очевиден и прочувствован на собственной «шкуре» граждан. Опыт показывает: правительства стран, которые шли на поводу у капитала, распродавая за бесценок предприятия железных дорог, вынуждены за счет налогоплательщиков, теряя огромные средства, вновь их национализировать, потому что последствия приватизации железных дорог ужасают.

Доводы руководителей МПС о том, что никакой приватизации железных дорог нет и не планируется, опровергаются «Планом первоочередных мероприятий по реализации Программы структурной реформы на железнодорожном транспорте на 2001 – 2002 годы, утвержденной Постановлением Правительства РФ № 384 18 мая 2001 года, да, и самим указанным документом в целом.

**Российский профессиональный союз локомотивных бригад железнодорожников призывает присоединиться к противостоянию планам приватизации железных дорог и участвовать в этой акции. Приватизация железных дорог затрагивает не только железнодорожников. Её последствия неизбежно окажут влияние на благосостояние общества в целом и жизнь каждого гражданина в отдельности.**

## Дело ясное, что дело - темное,

**или чего нам ожидать от акционирования железных дорог.**

Для начала заглянем в историю. В июне 1865 года указом императора Александра II Главное управление путей сообщения и публичных зданий было преобразовано в Министерство путей сообщения. После распада СССР основополагающими для стабилизации работы Российских железных дорог стали указ Президента Российской Федерации Б. Н. Ельцина от 20 января 1992

года «Об образовании Министерства путей сообщения Российской Федерации» и другие его указы, Президента, об особенностях управления предприятиями железнодорожного транспорта и о недопустимости акционирования железных дорог. Даже Ельцин и его команда понимали, что акционирование железных дорог - это, мягко го-

вора, но грубо выражаясь, бред сивой кобылы. Впрочем...

В самом начале приватизации в России речи об акционировании железных дорог не шло. Предприятия вставали, рвались годами налаженные связи, объемы грузоперевозок падали, что не могло не сказаться на рентабельности железнодорожного транспорта. А кому же нужна отрасль, не приносящая быстрого дохода? Господа приватизаторы спешили вложить денежки в нефть, лес, алюминий, спирт, но никак уж не в шпалы и рельсы.

Наряду с этим государство практически оставило железные дороги без финансовой поддержки. Постепенно жизнь в стране налаживалась, входила в более-менее привычное русло. Предприятия заработали, замелькали составы, перевозащие грузы. Увеличивался и пассажиропоток. Однако, судя по редким комментариям в СМИ официальных лиц, железнодорожный транспорт по-прежнему оставался убыточной отраслью. На деле, возможно, все было иначе, кто знает? Впрочем, кто знает, тот молчит.

В середине 90-х годов прошлого столетия открыто настаивать на приватизации железных дорог не спешили, побаивались. Народ при слове «приватизация» чуть ли не выворачивало наизнанку. Неизвестно, какой могла оказаться его реакция в данном случае. К тому же, еще было что скупать и делить. Но именно тогда в СМИ стали появляться статьи (надо заметить, тактичные и ненавязчивые), в которых попутно, вторым планом, проводилась мысль: акционирование железных дорог - дело времени. Так, в середине 1997 года тогдашний министр путей сообщения РФ Анатолий Зайцев на вопрос: «Считаете ли вы возможной в России приватизацию железных дорог?» скромно ответил: «Процентов 20 имущества, принадлежащих железным дорогам, мы готовы рассматривать, как объекты, возможные для приватизации, но речь может идти только об убыточных, мало деятельных линиях».

Но это дело прошлое. Жизнь не стоит на месте вот уже, кажется, все скупили, поделили, приступили к новому переделу... И тут-то вспомнили про железные дороги. Правда, кое-кто о них и не забывал.

Русские железные дороги разделены на 17 государственных региональных железнодорожных компаний. Они подчиняются Министру путей сообщения и им централизованно управляются. Господин Аксененко в бытность министром путей сообщения еще в январе 2001 года говорил, что «организационная структура русских железных дорог в ближайшие годы будет резко изменена. В ходе планируемых мероприятий из почти 1,2 млн. рабочих и служащих, начиная с 2002 го-

да, в течение 5 лет ежегодно будет увольняться по 100 тысяч, часть уволенных будет переведена во вновь создаваемые акционерные общества». Напомним, что это говорилось в январе прошлого года. А уже в мае 2001 года Правительство РФ своим Постановлением №384 утверждает Программу структурной реформы на железнодорожном транспорте. С выходом данного Постановления и начался процесс приватизации Российских железных дорог. Следует отметить, что **конечная цель реформы и ее последствия тщательно скрываются.**

Если бы лет 30-50 назад, пусть даже в кошмарном сне, кто-то невольно обмолвился о передаче хотя бы одной железнодорожной ветки или маленького вокзальчика в частные руки, валить бы такому гражданину лес на Соловках или доживать свой век в «желтом доме». А сегодня ничего, никого уже от этих слов в дрожь не бросает. Господа, мечтающие отхватить кусочек от пирога под названием "Российские железные дороги" в открытую, никого и ничего не боясь, трещат о приватизации железных дорог.

Что стоит за навязчивыми публикациями о неминуемом акционировании железных дорог России? Для начала — настроить общественность на нужную волну. Дескать, устаревшая железнодорожная техника, разрушающиеся мосты, раздолбанные железнодорожные пути, снижение числа перевозок - это то, что представляет собою на сегодняшний день железнодорожная отрасль. Для улучшения ситуации в ней нужны инвестиции и немалые (в противном случае нас ожидают катастрофы и другие неприятности), для получения которых всего-то и нужно передать часть железнодорожного транспорта в частные руки. Правда, неизвестно, почему при этом не говорят, откуда эти инвестиции возьмутся (съесть-то их отрасль съест, да кто ж их ей даст). К тому же, поскольку считается, что железные дороги находятся в убыточном состоянии, их станут распродавать по частям. Кто в таком случае станет обладателем заветных акций? Уж никак ни работяги-железнодорожники. Нас, правда, успокаивают: контрольный пакет останется у государства. Вот только не уточняют - на какой срок.

Официально объявленные цели проводимой Правительством РФ реформы (обеспечение капиталовложений в сферу железнодорожного транспорта, недопущение роста тарифов, через поощрение конкуренции сохранение централизованного управления при приватизации прибыльных секторов) вместе с тем скрывают ее истинное содержание. Скрывают и те, кто, должен бы их оглашать и афишировать. Догадались что за организация? Правильно, профсоюз Роспрофжел. Нет, с одной стороны, руководство данного профсоюза

на словах всегда на стороне простых железнодорожников. А между тем, (соглашение по "Структурному реформированию на железнодорожном транспорте подписало). Так против чего же вы, господа из Роспрофжела? Как же вас понимать? Приватизация железнодорожного транспорта неизбежно приведет к росту тарифов, децентрализации управления, дальнейшему износу основных фондов, росту безработицы, интенсификации труда железнодорожников, снижению безопасности движения, отмена гарантий и льгот, завоеванных десятилетиями, ухудшение условий труда. **Мы не должны упустить такое завоевание цивилизации как государственные железные дороги».**

...Кто-то из простых обывателей, возможно, вздохнет: «Ну, надо - так надо, пусть акционируются, хуже от этого не станет. К тому же, Правительству виднее, что делать. Это политика, а нам-то зачем в нее влезать? Пусть независимые профсоюзы глотки дерут, мы лучше отсидимся, со стороны понаблюдаем за развитием событий». Конечно, зачем же в политику лезть, неудобными становиться?.. Только когда, подобно пушкинской старухе, окажетесь у разбитого корыта, не жалуйтесь, что вас не предупреждали.

Машинист электровоза Иван Контроллеров

### «И плеванте на законы...»

Еще в школе нас учат, что закон есть закон. Нравится он нам или нет, но его надо выполнять. На Западе этому правилу, может быть, и следуют. Народ там какой-то странный, законопослушный, даже чиновники остерегаются с Законом связываться. У нас в России все проще. Мы, как поют герои одного веселого мультфильма, «плеванте на законы», пусть они подписаны хоть самим Президентом РФ. Вот, к примеру, Указ Президента РФ от 6 июля 1996 года «О мерах по укреплению дисциплины в системе государственной службы» просто-напросто обязывает чиновников и должностных лиц отвечать на критику, открытые «письма» и запросы граждан в строго установленных законодательством сроки. Кажется, чего проще: получил запрос - дай ответ, хотя бы отписку. Ага, щас!..

26 апреля т. г. председатель РПЛБЖ **Евгений Александрович Куликов** в адрес Министра путей сообщения РФ **Геннадия Матвеевича Фадеева** направил письмо (очень, надо сказать, доброжелательно-го содержания), в котором проинформировал о нарушении в локомотивном депо Елец Юго-Восточной железной дороги приказа МПС от 18 сентября 1990 года №8ЦЗ «Особенности регулирования рабочего времени и времени отдыха отдельных категорий работников железнодорожного транспорта и метро-

политенов непосредственно связанных с обеспечением безопасности движения поездов и обслуживанием пассажиров». Суть здесь в следующем. Нормальная продолжительность рабочего времени - 8 часов (40-часовая рабочая неделя). Согласно законодательству количество часов переработки не должно превышать 120 в год или 24 часов в месяц, т. е. можно переработать в месяц только 24 часа и не более. Увеличение же продолжительности работы свыше нормативной утверждается на рабочем собрании всем коллективом. Но при этом сохранение 12-часового отдыха обязательно - это, как говорится, святое. Больше предоставить времени для отдыха можно, меньше - нельзя, закон не позволяет. Приказом МПС за №8ЦЗ установлен специальный коэффициент для расчета машинистам продолжительности отдыха между поездками - 2,5 часа отдыха за каждый час работы. Работникам локомотивных бригад в основном пункте (основное депо) отдых предоставляется после каждой поездки в оба конца. Уменьшение продолжительности такого отдыха допускается в отдельных исключительных случаях не более, чем на 1/4. И он не может быть менее 16 часов. К примеру, шесть часов машинист находился у пульты управления. Умножаем данную цифру на коэффициент 2,5 и получаем 13

часов, полагающихся на отдых. В этом случае как раз действует норма - не менее 16 часов. «Однако, - сообщает в своем послании Министру Куликов, - администрация локомотивного депо Елец Юго-Восточной железной дороги, в нарушение действующего законодательства и приказа №8ЦЗ, без всякого расчета устанавливает между сменным отдых работников локомотивных бригад равный 16 часам. Так, **21 апреля 2002 года** машинисты Урюпин, Ершков, Дюко) были отправлены в поездку с междусменным отдыхом 16 часов; 22 апреля т. г. машинист Александров также был отправлен в поездку с отдыхом 16 часов. В локомотивном депо Елец такие грубые нарушения безопасности движения стали практически постоянными. Распоряжением администрации депо приостановлено предоставление отпусков работникам локомотивных бригад, что также является грубым нарушением трудового законодательства и создает угрозу безопасности движения поездов. Министерство путей сообщения РФ также, как и РПЛБЖ, заинтересовано в стабильной работе железнодорожного транспорта, а действия администрации депо Елец и руководства Юго-Восточной железной дороги способствуют созданию реальной угрозы безопасности движения поездов, жизни и здоровью людей».

Письмо председателя РПЛБЖ Е. А. Куликова по назначению дошло, о чем свидетельствует отметка экспедиции управления делами Министерства путей сообщения РФ. Однако Геннадий Матвеевич, видимо, не страдает «вежливостью королей». Ибо все установленные законодательством сроки для ответов на запросы прошли, а от Министра ни слова - ни полслова. Куликов 17 июля повторно направляет в адрес Г. М. Фадеева запрос. Результат тот же. Геннадий Михайлович по сей день хранит гордое молчание, идя в противовес уже и с законом о профсоюзах. А между тем нарушения приказа №8ЦЗ, изданного не где-нибудь, а в МПС, имеют место не только в локомотивном депо Елец.

Отдыхать не работать, только стоит ли вопрос о сокращении продолжительности отдыха того, чтобы вокруг него шум поднимать?! Оказывается, стоит. Газета «Гудок» в одном из своих номеров сообщила: «...локомотивная бригада из депо «Зима» в момент проезда запрещающего сигнала находилась в кабине почти 19 часов. Бригадой в сонном состоянии было допущено и крушение на станции Заборье Октябрьской дороги». Виной данного ЧП стала не расхлябанность или непрофессионализм, а элементарная усталость людей.

Конечно, для какого-нибудь клерка вопрос продолжительности отдыха и не принципиален. Подумаешь, часом больше, часом меньше на диване у телевизора полежишь. Но это для клерка, а машинисты, возвращаясь из поездки, говорят, что по-хорошему только через сутки себя людьми начинают ощущать, спадает напряжение. Нет, конечно, находятся «сознательные» граждане, которые ради большой зарплаты готовы и без нормального отдыха и на увеличенных плечах вкалывать. Только куда же при этом смотрит руководство и профсоюз?

Почему не спешат с объяснением, дескать, дорогой товарищ, в твоей жизни есть более важные ценности, и это, слава Богу, не деньги. Нам не только твое здоровье дорого, но и жизни пассажиров. Впрочем, подобных энтузиастов немного. В большинстве своем, как показывает практика, локомотивные бригады идут на сокращение продолжительности собственного отдыха между поездками добровольно - принудительно, по указанию сверху. Руководство же при этом, как правило, ссылаются на нехватку рабочих рук (правда, на собраниях трудовых коллективов утверждают почему-то прямо противоположное), призывают последовать примеру передовиков, перейти на работу локомотивных бригад на удлиненных плечах. Вот, к примеру, в газете «Гудок» за 8 августа т. г. в одном из материалов читаем: «Как же работают сегодня зилевские машинисты на новых плечах? По 19 часов подряд они могут быть на работе, а потом отсыплются в пункте оборота. Но, скажем, о тех же туалетах в электровозах так никто и не подумал...» Чувствуете гордость? То, что люди по 19 часов у пульта управления находятся, - это ничего. Вот туалетов нет - это проблема номер один.

Начальниками не рождаются, ими становятся. Кто-то из тех, кто ныне руководит коллективами, допустим, локомотивных депо, в начале своей трудовой биографии тоже поездка водил. Как быстро они забыли про постоянную усталость, напряжение во время поездок!.. И им то не знать, к чему может привести постоянный рост сверхурочных часов при сокращении отдыха. Синдром хронической усталости - уже реальность. В прошлом году на сети дорог произошло 15 случаев внезапной смерти машинистов прямо на локомотиве. В три раза возросли заболевания сердечно-сосудистой системы на Ртищевском отделении Юго-

Восточной дороги. Отмечены другие заболевания. Ритм поездки локомотивных бригад на удлиненных плечах с большими переработками является причиной списания в отставку людей, по существу, в самом работоспособном возрасте и с высокой квалификацией. Создавшаяся ситуация и послужила поводом для обращения председателя РПЛБЖ Е. А. Куликова к министру путей сообщения РФ. Заметим, в своем письме Куликов привел факты нарушений Трудового кодекса и приказа МПС №8ЦЗ только по одному локомотивному депо. Вы спросите, а при чем же здесь Министр? При том, что он все-таки Министр и имеет право влиять на своих непосредственных подчиненных. Вопрос в другом, почему господин Фадеев упорно не желает отвечать на запрос? Может, ничего не знает, не видит? Как-то не верится в это. Все-то он знает, только вот мер не принимает к нарушителям, поэтому, видимо, и хранит гордое молчание. Такие вот дела. Еще акционирования дорог не произошло, а рабочих уже, судя по всему, за рабов держат. То ли еще будет!

*О.Ревзина*

**По вопросам распространения нашей газеты обращайтесь по телефонам:**

Москва (095) 266-59-51  
Ж.д. 5-89-33  
5-89-96  
С.Петербург (812) 168-45-24

**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](mailto:rplbg@mail.magelan.ru)

**Тел. факс:** (095) 266-559-51