



Локомотивсоюз

Выпуск № 6 (86)

Июнь, 2006 г.

27 июня т. г. двадцать шесть членов РПЛБЖ, работников локомотивного депо Лиски и ДОП «Воронежпригород», провели акцию протеста – голодовку, – требуя увеличения заработной платы, улучшения условий труда, прекращения в ОАО «РЖД» дискриминации работников по принадлежности к профессиональным союзам. Голодовка воронежских членов РПЛБЖ – это вторая за последние два месяца акция протеста членов свободного профсоюза на Юго-Восточной железной дороге. Первая – пикетирование 12 мая здания Лискинского отделения Юго-Восточной железной дороги.

Очевидец

«ШОК» - ЭТО ПО-НАШЕМУ, ПО-ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМУ!

27 июня в г. Воронеже стартовала широкомасштабная общепрофессиональная кампания, сокращенно – «ШОК». Цель данной акции - добиться для работников железнодорожной отрасли улучшения условий труда, повышения заработной платы и уважения прав свободных профессиональных союзов, действующих в отрасли.

Согласно решению, принятому 23 мая на Пленуме ЦК РПЛБЖ, локомотивные бригады депо Лиски и Воронежской дирекции по обслуживанию пассажиров в пригородном сообщении (ДОП «Воронежпригород») Юго-Восточной железной дороги в количестве 45 человек в 8 часов утра 27 июня начали голодовку.

В этот же день в Воронеже прошел пикет в поддержку голодающих, участие в котором приняли представители первичных организаций Российского профессионального союза локомотивных бригад железнодорожников из Свердловска, Перми, Москвы, Курска, Узловой и

Поворино. В 11 часов представители РПЛБЖ при поддержке активной части работников ДОП «Воронежпригород» начали пикетирование у здания управления Юго-Восточной железной дороги. На начало акции число пикетчиков составляло 30 человек. Постепенно желающих присоединиться к ним становилось все больше. К 12 часам их число приблизилось к пятидесяти, как и было заявлено в уведомлении о пикетировании. Надо отметить, что среди участников пикета оказались не только члены РПЛБЖ, но и коллеги из числа сочувствующих, и члены Движения сторонников РПЛБЖ. Это свидетельствует

об авторитете профсоюза и перспективах его роста.

По окончании пикета в 13 часов делегация пикетчиков выехала в локомотивное депо Лиски для поддержки голодающих и согласования дальнейших действий участников акции «ШОК». В ходе горячей дискуссии по настоящему требованию членов исполнительного комитета РПЛБЖ было принято решение о приостановке голодовки. Тем не менее, акция «ШОК» продолжается, приобретая все новые формы и объединяя в свои ряды все большее количество сторонников.

Игорь Куликов,
активист акции «ШОК».

Ну и ну...

СТОЙКА НА ГОЛОВЕ

ЛОКОМОТИВНАЯ БРИГАДА ЛИКВИДИРОВАЛА ВОЗГОРАНИЕ ДИЗЕЛЬ-ПОЕЗДА, А В РЕЗУЛЬТАТЕ ЗАРАБОТАЛА ВЫГОВОР.

3 апреля в 08 ч. 30 мин. на перегоне Полунино – Узловая-3 - Жданка Тульского отделения Московской железной дороги произошло возгорание дизель-поезда 481. **Машинисту Анатолию Казанкову и помощнику машиниста Николаю Новикову** удалось собственными силами ликвидировать возгорание.

После размена поездов на станции Жданка, пострадавший от огня дизель-поезд около 13 часов доставили в локомотивное депо Узловая. Прибыв на место, локомотивная бригада сразу же, в **13 ч. 05 мин.**, направилась в медпункт. При осмотре у ребят выявили слабость, тошноту, головную боль, учащенный пульс, что подтверждают и соответствующие записи в личных медкартах Казанкова и Новикова. В таком физическом состоянии (давление у Анатолия Казанкова было 180 на 60) да еще после перенесенного стресса (возгорание ликвидировать – это вам не бумажки подписывать!) человеку следует отдохнуть, спокойно полежать... Ага, разбежались до диванов! **Локомотивной бригаде даже посетить врача-терапевта отделенческой поликлиники не разрешили (!)**, отправив после медпункта (пояснив, что это в их интересах) на оперативку. Никакие ссылки на плохое самочувствие и слабость во внимание не приняли. А между тем, ст. 228 Трудового кодекса РФ предписывает: *«при несчастном случае на производстве работодатель (его представитель) обязан: немедленно организовать первую помощь пострадавшему и при необходимости доставку его в учреждение здравоохранения...»* Странно как-то руководство предприятия свою миссию по оказанию помощи работникам понимает!

И остались ликвидаторы возгорания сначала на оперативном совещании в депо. Затем съездили и отметились на оперативке в Тульском отделении Московской железной дороги. **Только в 23 часа (!) они попали домой.** Кстати, на оперативных совещаниях с присутствием локомотивной бригады ничего, доказывающего ее вину или неправильные действия при ликвидации возгорания, выявлено не было.

Постепенно для ребят апрельское ЧП отошло на второй план, стало подзабываться... И вдруг, словно снег на головы железнодорожников в разгар майской жары, ровно через месяц, 3 мая, машинисту Казанкову предложили ознакомиться с объявленным ему выговором. Дескать, не установил возможную причину возгорания; неправильно использовались средства пожаротушения. Во как! Люди с огнем боролись, пассажиров спасали, а им вместо благодарности (об оказании нормальной медпомощи умолчим) «выговорешники» вlepили. Получается, теперь, прежде чем бросаться на ликвидацию возгорания, сначала стоит подумать, а чем это впоследствии для локомотивной бригады отзовется. Странно как-то получается, не находите?

В. Зименков,
председатель ПО РПЛБЖ локомотивного депо Узловая.

В ПОЕЗДЕ УЗЛОВАЯ-АЛЕКСИН ПРОИЗОШЕЛ ПОЖАР

Рано утром в понедельник (5 июня т. г. – **прим. наше**) неподалеку от деревни Малахово Ленинского района (это в Тульской области – **прим. наше**) загорелся дизельпоезд, двигавшегося по маршруту Узловая-Алексин.

Состав не успел проехать и нескольких метров от станции, как произошла резкая остановка. Когда вагоны стали заполняться едким дымом, пассажиры в панике попытались выбраться самостоятельно. Двери вагонов открыли быстро,

зато выпрыгнуть из них оказалось непросто – высота насыпи около двух метров.

Как потом выяснилось, загорелся средний «головной вагон» – состав был сдвоенный. Пожар был достаточно сильным. На место ЧП был вызван пожарный поезд.

По предварительной версии транспортной прокуратуры, причина пожара – замыкание проводки. Есть и другая версия: прокладка выхлопного коллектора могла быть неисправной, в результате чего в выхлопную трубу попало топливо и начался пожар.

Собственное мнение**НЕТ, РЕБЯТА, ВСЕ НЕ ТАК...**

В начале июня бывший работник одного из предприятий, сторонник РПЛБЖ, просматривая «Гудок», обнаружил в данной газете интересную статью. Прочитав которую, решил сначала поделиться своим мнением с коллективом «Гудка», а затем и с читателями «Локомотивосоюза». Его мысли мы сегодня и предлагаем вниманию наших читателей.

Прежде не писал в газеты, думал, что и писать-то никогда не стану. Но верно говорят: никогда не говори «никогда». И вот пишу. Что послужило формальным поводом? Одна из статей в газете «Гудок».

Совсем недавно я трудился в СМП-675, организации, входящей в структуру мощной компании ОАО «Российские железные дороги». И мне, как и моим коллегам, время от времени на глаза попадался «Гудок», который добросовестно просматривал. Хорошая газета или плохая, но люди старались, писали, печатали, не использовать же ее сразу для упаковки. Так и случилось, что в одном из апрельских номеров я натолкнулся на статью Алексея Черниченко «Профсоюз – школа капитализма» о профсоюзной организации нового типа, созданной в ЗАО «Форд Моторс Компании» во Всеволожске. О данном профсоюзе, о том, как он отстаивает права своих членов, читал и раньше. Видел сюжет в новостной программе о том, что рабочие Всеволожского завода «Форд», не испугавшись последствий, объявили итальянскую забастовку, требуя у руководства оплаты сверхурочного времени, увеличения заработной платы. Честно скажу, я тогда по-хорошему позавидовал ребятам, честности и принципиальности их лидеров.

Поэтому не оставил без внимания статью А. Черниченко. Журналист с нескрываемой гордостью (по крайней мере, мне так показалось) пишет о профсоюзе, восхищается сплоченностью его членов. Дескать, посмотрите, как надо ставить «американских капиталистов», которые собирались руководить так, как им хочется, на место. Они, эти самые иностранные капиталисты, думали, видимо, что благодетельствовали всеволожцев, поэтому те будут молчать и все сносить. А всеволожские работники, объединившись в профсоюз, заставили работодателей обращаться с ними по их, по-американски.

Все правильно. Согласен, нельзя позволять работодателям обращаться с подчиненными словно с быдлом. Не стоит по сто раз кланяться «благодетелям-начальникам» за выделение премиальных подачек, если знаешь, что эти деньги честно заработаны, заработаны путем постоянных переработок.

Верно, надо объединяться в профсоюзы. Они действительно имеют большую силу и многое могут, правда, если это профсоюзы не карманные, ряды которых свободны от работодателей. И профсоюз всеволожских работников завода «Форд» может служить примером для подражания.

Для общего развития железнодорожников материал А. Черниченко очень даже неплохой. Но стоит ли ходить опыта набираться за тридевять земель, когда здесь, в родной железнодорожной отрасли уже более 10 лет действует профсоюз новой формации?! Называется он - Российский профессиональный союз локомотивных бригад железнодорожников. Опыта у него побольше, чем у всеволожцев, а результаты борьбы за права своих членов не в один том уместятся. Обидно, что «Гудок» его стороной обходит. Если журналисты издания по близорукости своей РПЛБЖ не замечают, то ладно, можно и всеволожский профсоюз в качестве настоящей профсоюзной организации продемонстрировать (а то все Роспрофжел, да Роспрофжел. Нашли свободный профсоюз!). Но если по указанию сверху «Гудок» о РПЛБЖ молчит, иногда снисходя до отрицательной заметки в его адрес, так, может быть, и о других настоящих профсоюзах все же писать не стоит. Видите ли, «дурной» пример заразителен...

Не понимаю я их, господ гудковских журналистов. Получается, что освещение деятельности профсоюза, борющегося за свои права с «иностранными капиталистами», у вас отдельно (и только в восклицательной форме), а работа Российского профессионального союза локомотивных бригад железнодорожников – отдельно (и обязательно со знаком «минус»), так как ему приходится вступать в конфронтацию со своим, российским работодателем?! А где же журналистская этика, принципиальность? Обидно. Но надеюсь, что Алексей Черниченко в «Гудке» напишет правду и о РПЛБЖ. Жду с нетерпением.

С. Юрьев.

Р. С. Новая победа профсоюза Форд Всеволожск.

6 июня завершился мировым соглашением судебный процесс, который инициировал профсоюз Форда к предприятию ФМК по восстановлению на работе четверых незаконно уволенных рабочих. Юристы Форда до судебного разбирательства предложили выплатить отличную компенсацию тем, кто не захочет возвращаться на завод, а двоим, решившим восстановиться выплатили временный простой (среднюю зарплату за нерабочий период) и восстановили на рабочем месте. Это показатель того, что если вы боретесь за свои права, то обязательно победите.

Страна Эмпэссия

БАЙКИ ОТ РОСПРОФЖЕЛА

Вы все еще перерабатываете или трудитесь в режиме неполного рабочего дня? Вам приходится писать добровольно-принудительные заявления о предоставлении дней без сохранения заработной платы? Однако вы так и не знаете, ради чего к железнодорожникам применяются столь строгие меры? А вот работники Сольвычегодского отделения Северной железной дороги знают, ради чего и кого пупы надрывают, свое здоровье гробят. Знают благодаря информационному листку Сольвычегодского территориального комитета Роспрофжела, читая который, невольно ловишь себя на мысли: «Как же нужно не уважать работяг, подсовывая им подобную белиберду и выдавая ее за истину в последней инстанции?!» Обидно, честное слово, за железнодорожников обидно.

Согласно вышеупомянутому инфрмлистку, оказывается, применение режима неполного рабочего времени, предоставления дней без сохранения заработной платы, снижение максимального размера премии в Сольвычегодском отделении делается потому, что «несоответствие объема работы и численности работающих, привело к невыполнению плановой производительности труда. Для приведения численности работающих в соответствие с выполняемым объемом работы требуется сокращение около 500 человек. В целях недопущения массового увольнения работников и учитывая, что снижение объемов по прогнозам имеет временный характер, на пленуме Сольвычегодского теркома 15 марта 2006 года принято решение:

1. Дать согласие на переход в режим неполного рабочего времени работников Сольвычегодского отделения на 3 месяца с 1 мая по 31 июля 2006 года с коэффициентом не менее 0,9.

2. При подведении итогов выполнения коллективного договора дороги за 1-е полугодие 2006 года вновь рассмотреть данный вопрос.

Руководство отделения считает, что этих мер не достаточно и дополнительно ввело ограничение на максимальный процент премии с апреля с коэффициентом 0,8, а в мае месяце предложено с согласия работников (выделено нами – прим.) предоставить дополнительный выходной день».

Вот так-то, только ради того, чтобы не допустить массового увольнения (хотя не понятно, откуда и почему вдруг взялись лишние люди. Кто же это такой «умный» в Сольвычегодском отделении, что не смог правильно рассчитать и спланировать объем работ и численность работающих, необходимых для его выполнения?) Пленум теркома принимает решение пойти на нарушения трудового законодательства. (И об этом говорит профсоюз, который должен стоять на защите интересов своих членов?!) Но что интересно, преподносится это якобы с согласия самих работников. Дескать, сами работники не против, если их станут использовать «в хвост и в гриву», уменьшать процент премии и предоставлять дополнительный выходной день (кстати, очень часто этот дополнительный выходной день предоставляется за уже отработанный). Одним словом, нам денег не надо, работу давай.

Неужели господа руководители Сольвычегодского отделения вместе с господами из Роспрофжела считают, что все работники действительно подобные объяснения за чистую монету принимают?! Зря так считают, ибо в железнодорожной отрасли, слава Богу, немало думающих людей из числа работников трудится, которые никак не хотят «хавать» байки от Роспрофжела.

О. Ревзина.

Ежедневная транспортная газета «Гудок» в номере от 4 сентября 1937 года под рубрикой «В суде» опубликовала материал «Банда вредителей в депо». «На протяжении всего прошлого года и начала текущего года, - пишет автор статьи, - Варшавское депо систематически выпускало под поезда паровозы с серьезнейшими дефектами, угрожающими безопасности движения поездов, вызывавшими огромные пережоги топлива и опоздания в пути». В результате, как сообщается в материале, «враги народа» за свое недобросовестное отношение к работе понесли следующее наказание: четверо приговорены к лишению свободы на сроки от 8 до 10 лет, а начальник Н. Андреев и его заместитель К. Иванов и мастер Б. Белавин – к расстрелу.

В наши дни наказанием столь большими сроками, а тем более расстрелом руководителей, к счастью, не грешат. Вероятно именно поэтому, в настоящее время, выдача локомотивов и МВПС с неисправностями, угрожающими безопасности движения носят массовый характер.

Закон есть закон

ПАМЯТКА РАБОТНИКАМ ОАО «РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ», НЕ ЖЕЛАЮЩИМ ПЕРЕХОДИТЬ В ДОЧЕРНИЕ КОМПАНИИ

В июне в локомотивном депо Домодедово ряду работников вручили для ознакомления бумажки, озаглавленные «Памятка работнику, переходящему в ОАО «Центральная пассажирская пригородная дирекция» и подписанные гендиректором упомянутой компании господином И.А.Ивановым. Какая забота о людях! А каково содержание этой Памятки!.. Дескать, верьте, люди, Иванову и будет вам счастье, если перейдете в ЦППК. Ну а того, кто посмеет претензии предъявлять, в ряды несогласных встать, ожидает увольнение, сокращение и т. д., и т. п.

В отрасли полным ходом идет реформирование, поэтому не исключено, что подобные «документы» в скором времени появятся и на других железнодорожных предприятиях. Надо же как-то людей в узде держать... Поэтому на примере вышеназванной Памятки поясним, что из себя представляют подобные бумаги и насколько им стоит доверять.

Итак, если вам вручили Памятку, как работнику, переходящему в дочернюю фирму, не поленитесь и проконсультируйтесь, соответствует ли ее содержание действующему трудовому законодательству. Обращаем внимание работников локомотивного депо Домодедово: содержание бумаги за подписью господина И.А.Иванова не соответствует действующему трудовому законодательству и призвано, скорее всего, ввести вас в заблуждение, надавить, пригрозить. Так, ОАО «Центральная пассажирская пригородная компания» - юридическое лицо, никак несвязанное с ОАО «Российские железные дороги». Другими словами, это самостоятельная частная компания, которая не является структурным подразделением ОАО «РЖД». Следовательно, для работников локомотивного депо она не является работодателем, и поэтому все документы, изданные ОАО «Центральная пассажирская пригородная компания», к вам, работники локомотивного депо Домодедово, не имеют никакого отношения, а тем более угрозы, исходящие от господина Иванова о вашем возможном сокращении.

В настоящее время вы, работники локомотивного депо Домодедово (как и работники других локомотивных депо, входящих в структуру Компании), состоите в трудовых отношениях с ОАО «Российские железные дороги». Именно это предприятие является для вас единственным работодателем. И только ОАО «РЖД» может вас уволить по основаниям, предусмотренным действующим Трудовым кодексом РФ, либо в случае написания заявления об увольнении по собственному желанию. И все! Почувствуйте разницу между российским законодательством и тем, что написано в Памятке от господина Иванова!

Обратимся снова к закону. *Трудовое законодательство не предусматривает возможности переводить работников из одной организации в другую лишь по желанию руководителей этих организаций без согласия самого работника. В соответствии со ст. 77 Трудового кодекса РФ перевод работника к другому работодателю возможен только по просьбе самого работника или с его согласия.* Например, для того, чтобы перевести работников локомотивного депо Домодедово в ОАО «Центральная пассажирская пригородная компания», работники должны написать заявление об увольнении из ОАО «РЖД».

Пункт 2 ст. 81 ТК РФ предусматривает, как основание, расторжение трудового договора по инициативе работодателя «сокращение численности или штата работников организации. При этом работодатель, а для работников локомотивного депо Домодедово, напомним, это только ОАО «Российские железные дороги», должен провести реальное сокращение численности или штата работников, обусловленное какими-то нововведениями, к примеру, технологическим. *Трудовое законодательство не допускает произвольное сокращение численности или штата работников.* А потому работодатель должен доказать, в связи с чем произошло сокращение и что это сокращение является обусловленной необходимостью.

В случае работников локомотивного депо Домодедово работодатель – ОАО «Российские железные дороги» (а не локомотивное депо Домодедово и уж тем более не ОАО «Центральная пассажирская пригородная компания») – должен издать локальный документ, в котором должно быть указано, в каких своих структурных подразделениях и в связи с чем он проводит сокращение.

ПАМЯТКА РАБОТНИКАМ ОАО «РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ»

(Начало на стр. 5)

Кроме того, на работодателе лежат обязанности по трудоустройству работника в первую очередь в своей организации. Другими словами, ОАО «РЖД» должно предоставить работникам, попадающим под сокращение, работу в организации, к тому же, предложения о работе рамками локомотивного депо Домодедово ограничиваться не должны. При этом у работников сохраняется и трудовой стаж на железнодорожном транспорте, и все льготы. Так же, в случае сокращения численности или штата работников, на работодателе лежит еще ряд обязанностей.

Невыполнение работодателем своих обязанностей дает право работнику в судебном порядке восстановиться на работе. Правда, в случае с работниками локомотивного депо Домодедово вряд ли ОАО «РЖД» станет заниматься сокращением численности или штата работников, поскольку руководство Компании должно доказать необходимость реального сокращения и невозможность трудоустроить сокращаемых. Поэтому, дорогие коллеги, работники локомотивного депо Домодедово, сокращение, которое обещает в Памятке господин Иванов – это, как говорится, еще бабушка надвое сказала. Вас им просто пугают!

Уважаемые коллеги-железнодорожники! Запомните: вся информация о сокращении должна исходить не от ивановопетровосидорова, а от вашего работодателя - ОАО «Российские железные дороги». А работодатель ваш молчит, ни о каком сокращении речи не ведет. Так что работайте спокойно!

Теперь поговорим о тех благах, которые предлагает господин Иванов (а также некоторые руководители иных дочерних предприятий). Работники локомотивного депо Домодедово из Памятки узнали, что в случае их перехода в ЦППК, на них будут распространяться условия коллективного договора ОАО «РЖД». Ага, помечтайте и забудьте!. В п.п. 1, 2 колдоговора ОАО «Российские железные дороги» указано, что он распространяется только на работников ОАО «РЖД». При этом данный документ не предусматривает, что он может распространяться и на работников других организаций, не входящих в структуру ОАО «РЖД». В ОАО «ЦППК» должен быть свой колдоговор, в котором предусмотрены определенные льготы, имеющие финансовое закрепление. На каком основании экс-работников локомотивного депо Домодедово, числящихся в штате ЦППК станут обслуживать в ведомственных медучреждениях? Вы же уже не будете являться работниками Компании? Или думаете, что между ОАО «РЖД» и ОАО «ЦППК» имеется договор на медицинское обслуживание работников? Ну, это вряд ли... Сомневаемся, что у Центральной пассажирской пригородной компании имеется своя инфраструктура, и уж тем более свои медучреждения. А спросите у господина Иванова (можно тет-а-тет), какую доплату и с какого момента вам станут начислять за выслугу лет: со дня вашего поступления на железную дорогу или со дня приема вас на работу в ЦППК. Другими словами, у вас есть возможность потерять не только льготы, но и в заработной плате.

Работники локомотивного депо Домодедово, стоящие на распутье: переходить в ЦППК или, набравшись смелости, оставаться в депо! Как поступить, решать, конечно, вам. Но прежде чем подписывать заявление о переходе, перечитайте нашу Памятку. И помните, стоит позволить себя лишь один раз унижить, в дальнейшем вас так и будут унижать. А вы же этого не хотите, правда? Поэтому верим в ваше благоразумие и чувство собственного достоинства.

Е. Куликов, председатель РПЛБЖ.

Р. С.: На одном из селекторных совещаний председатель Роспрофжела Н. Никифоров, рассказывая о планах работы на ближайшую перспективу, упомянул о необходимости защиты социально-экономических интересов трудящихся, переводимых в дочерние структуры («Сигнал» №14 (343) за 19-26 апреля т. г.). памятка работникам локомотивного депо Домодедово от И. А. Иванова, судя по всему, тоже из области защиты? Господин Никифоров и сотоварищи по Роспрофжелу ничего не имеют против нее, прокомментировать не хотят? Если что, обращайтесь, по-discутируем.

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: rplbgi@mail.magelan.ru Тел./факс: (095) 156-8545

По вопросам распространения нашей газеты обращайтесь по телефонам: Москва: (495)156-8545, 266-5951, ж.д. 5-89-96, С.Петербург: (812) 768-45-24, ж.д. 2-45-24, Воронеж: (0732) 50-58-38, Пермь: (3422) 21-15-89