



Локомотивсоюз

Выпуск № 02 (129)

Февраль, 2010 г.

19 ФЕВРАЛЯ В МИНТРАНСЕ РФ ПРОШЛА РАБОЧАЯ ВСТРЕЧА МЕЖДУ СТАТС-СЕКРЕТАРЕМ ЗАМЕСТИТЕЛЕМ МИНИСТРА ТРАНСПОРТА РОССИИ СЕРГЕЕМ АЛЕКСЕЕВИЧЕМ АРИСТОВЫМ И ПРЕДСЕДАТЕЛЕМ ОБЪЕДИНЕНИЯ ПРОФСОЮЗОВ РОССИИ СЕРГЕЕМ АЛЕКСЕЕВИЧЕМ ВОСТРЕЦОВЫМ. ТАКЖЕ УЧАСТИЕ В ДАННОМ МЕРОПРИЯТИИ ПРИНЯЛИ ЛИДЕРЫ ПРОФСОЮЗОВ, ВХОДЯЩИХ В СОЦПРОФ, В ТОМ ЧИСЛЕ ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ПРОФСОЮЗА «РПЛБЖ» ЕВГЕНИЙ АЛЕКСАНДРОВИЧ КУЛИКОВ. В ХОДЕ РАБОЧЕЙ ВСТРЕЧИ БЫЛИ РАССМОТРЕНЫ МЕХАНИЗМЫ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ МИНТРАНСА РФ И ПРОФСОЮЗОВ СОЦПРОФ, А ТАКЖЕ ВОПРОСЫ, КАСАЮЩИЕСЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ, УСЛОВИЙ ТРУДА И ВРЕМЕНИ ОТДЫХА РАБОТНИКОВ ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ И РЯД ДРУГИХ ВОПРОСОВ.

МНЕНИЕ

КОГО ЖЕ ДЕЙСТВИТЕЛЬНО ВОЛНУЕТ СУДЬБА ДЕПО?

В данный момент идёт третий этап реформирования отрасли, - создание конкурентоспособной среды. Реформируется пригородный комплекс и локомотивное хозяйство. Моторвагонное депо Пушкино Московской железной дороги – филиала ОАО «РЖД» и его коллектив не может рассматриваться вне этих тенденций.

Чтобы не углубляться в дебри экономической казуистики, скажем только, что главной целью всех этих реформ является получение максимальной прибыли для компании. Какая роль отводится в этом процессе моторвагонному депо Пушкино сказать трудно, этого ещё никто толком не знает. Но ситуация сложилась таким образом, что эту неопределённость местное начальство использовало для борьбы с Профсоюзом «РПЛБЖ», огульно объявив его виновником всех бед депо. Для любого разумного человека абсурдность такого утверждения очевидна. Аргументы в защиту нашей позиции (никем до сих пор, кстати, не опровергнутые) мы уже приводили и вновь повторяться не станем. Что значат трезвые аргументы для людей, забивших себе головы слухами, сплетнями, накручивающими себя страхами потери работы, голодом, холодом, огромными долгами в виде кредитов и т.п.? Да, обстановка в стране для многих работоспособных граждан складывается именно так. Но не для работников депо Пушкино, впрочем, как и для работников других предприятий РЖД, где действуют первички «РПЛБЖ».

Пока существует Профсоюз «РПЛБЖ», нарушать закон в отношении членов своего профсоюза мы не позволим. И этому есть примеры. Так, благополучно провалился блеф с сокращением штатов локомотивных бригад в депо Пушкино. В данный момент для того, чтобы решить кадровый вопрос Москвы-2 применяется ст.74 ТК РФ. Кто – то не выдержал, испугался, побежал в Москву-2. Это их право. Удивляет тот факт, что при этом никто не удосужился внимательно прочитать эту самую 74-ю статью Трудового кодекса! Большинство из железнодорожников, к сожалению, предпочитает путь наименьшего сопротивления, не желает думать самостоятельно, предпочитая верить слухам. Что может знать начальник депо, машинист-инструктор? Кто они такие? Кто перед ними отчитывается, кто с ними считается? У них тот же источник информации в виде сплетен и слухов. Давно пора понять, что верить можно только документам, причём подписанным полномочными должностными лицами. Только после этого можно делать какие-то выводы.

(Окончание на стр. 4)

СТРАНА ЭМПЭЭСИЯ

БЕЗ КОММЕНТАРИЕВ

В январском номере «Локомотивосоюза» в статье «Без церемоний» мы рассказали о ситуации, имевшей место в депо Железнодорожная Московской железной дороги – филиала ОАО «РЖД». Напомним, что речь в ней шла о том, как машинист-инструктор С. А. Калинин, мягко говоря, с помощью кулаков «учил» помощника машиниста Ю. А. Капранова достойно вести себя на разборе.

А вот как данную ситуацию трактует железнодорожное начальство. Цитируем телеграмму за подписью НЗЛ Фурцева от 19 февраля т. г. : «9 января 2010 года машинистами-инструкторами моторвагонного депо Железнодорожная Калининским и Кузнецовым проводилась внезапная комплексная проверка с поля на станции Петушки. В ходе проверки выявлены грубейшие нарушения должностных обязанностей локомотивной бригадой в составе машиниста Давыдова и помощника машиниста Капранова, прибывших на станцию Петушки с поездом 6928 на электропоезде ЭР2Р-7047. При сдаче электропоезда локомотивная бригада не проверила на нагрев буксовые узлы, покинула работающий электропоезд, не дождавшись смены, с открытыми автоматическими дверями. Машинисты-инструктора Калинин, Кузнецов, находясь в непосредственной близости от электропоезда, не пресекли грубейшие нарушения локомотивной бригады.

11 января 2010 года машинист Давыдов и помощник машиниста Капранов были вызваны к заместителю начальника депо по эксплуатации Кирпиченкову для проведения разбора по факту выявленных нарушений и дачи личных объяснений. В разборе принимал участие машинист-инструктор Калинин. После проведенного разбора помощник машиниста Капранов обратился в медучреждение по месту жительства за медицинской помощью по причине

нанесения ему телесных повреждений машинистом-инструктором Калининским.

В газете «Правда» опубликована статья «Начальство распускает руки», в которой описаны обстоятельства физической расправы машиниста-инструктора Калинина над помощником машиниста Капрановым при свидетелях.

Разбором в управлении дороги из объяснений свидетеля инженера-теплотехника Мурзабаевой и машиниста Рыбакова факты физического воздействия в отношении помощника машиниста Капранова не подтвердились.

Так же установлено, что помощником машиниста Капрановым должностные обязанности нарушались неоднократно, только в январе т. г. он дважды был предупрежден по результатам внезапных проверок. Однако никаких выводов помощник машиниста не сделал.

Учитывая различные физические данные машиниста-инструктора Калинина и помощника машиниста Капранова, а также их личную типологию конфликтных личностей, возможность возникновения конфликтной ситуации не исключена».

Оставим текст телеграммы без комментариев. Заметим только, что НЗЛ Фадеев, в целях стабилизации положения в вопросах трудовой и производственной дисциплины в моторвагонных депо, одним из пунктов обязал всех начальников депо Московской моторвагонной дирекции в феврале т. г. провести собеседование с машинистами - инструкторами по служебному этикету и культуре общения с подчиненными.

Посмотрим, что из этих собеседований машинисты – инструкторы для себя почерпнут, а главное, как на практике станут применять полученные знания по служебному этикету и культуре общения с подчиненными.

Соб. инф.

ПРЕСС-СЛУЖБА СООБЩАЕТ

В феврале создана первичная профсоюзная организация «РПЛБЖ» моторвагонного депо Новомосковск-1 Московской моторвагонной дирекции пригородной дирекции Московской железной дороги – филиала ОАО «РЖД».

Организация только создана, а уже столкнулась с проблемами, в частности, с перечислением профвзносов. Председателю ППО было сказано, что взносы членов первички, несмотря на их личные заявления, будут перечислять только после согласия на то начальника депо. А если работник напишет заявление о ежемесячном перечислении 10% от зарплаты на счет ООН или в Фонд борьбы за мир, на это тоже следует получить разрешение начальника депо?! Вот такая страна Эмпээсия получается.

ПЕРЕСУДЫ

НА НАШЕЙ СТОРОНЕ

В феврале прошлого года у машиниста электровоза локомотивного депо Пермь-сортировочная Д. Кадеева только за 5 (пять!) дней в рабочем формуляре появилось сразу две записи о лишении его предупредительных талонов № 1 и №2.

Кадеев, не согласившись с данными действиями работодателя, подал соответствующее заявление на имя начальника депо. Однако руководитель предприятия, посчитав, видимо, необязательным не только выдать машинисту согласно приказа №9 талон предупреждения, но и провести повторную проверку по данному поводу, как того же требует упомянутый приказ. В результате в феврале 2009 года Кадеева отстранили от работы. При этом по итогам месяца у него вышла недоработка - 92,6 часа. Кроме того в январе 2009 г. у него была недоработка в количестве 24,7 ч.

Восемь месяцев потребовалось машинисту электровоза Кадееву, чтобы в судебном порядке доказать свою правоту, а именно: незаконность отстранения его работодателем от работы и оплату по среднему январских часов недоработки. Сначала Железнодорожный районный суд г. Екатеринбурга удовлетворил исковые требования Д. Кадеева о незаконном лишении его предупредительных талонов (впоследствии, областной суд оставил данное решение в силе), а 2 февраля 2010 года областной суд Екатеринбурга вынес определение в пользу истца, обязав работодателя произвести машинисту Кадееву оплату часов недоработки за январь-февраль 2009 г. в соответствии со ст.155 ТК РФ по среднему, а не 2/3 среднего заработка, как на том настаивал ответчик. Сумма выплаты составила 21 000 рублей.

Николай Павлович Романов работает машинистом электровоза в эксплуатационном локомотивном депо Пермь-сортировочная Пермского отделения Свердловской железной дороги – филиала ОАО «РЖД». В июле и сентябре прошлого года он по вине работодателя, в связи с непредоставлением ему работы, обусловленной трудовым договором, не выполнил установленную норму труда. В результате в июле 2009 г. Романов не доработал до установленной продолжительности рабочего времени 47 часов, в сентябре - 16 часов 48 минут. При этом начисление и выплата ему заработной платы за указанные месяцы были произведены за фактически отработанное время. Однако при невыполнении норм труда устанавливаются специальные правила оплаты труда. Так, при невыполнении норм труда по вине работодателя оплата труда производится в размере не ниже средней заработной платы работника, рассчитанной пропорционально фактически отработанному времени (смотри ст. 155 ТК РФ).

Разумеется, Николай Павлович отправился за справедливостью в суд.

Представитель ответчика в суде исковые требования машиниста не признал. Дескать, в июле и сентябре 2009 г. Романову была предоставлена вся имеющаяся у работодателя работа. Предоставление работы в меньшем

количестве, нежели нормальная продолжительность рабочего времени, явилось следствием объективных причин. Так, 16.07.09 г. Николаем Павловичем не отработано 14 часов 9 минут в связи с тем, что он не был допущен до работы в связи с отсутствием у него талона предупреждения № 3. Время отстранения от работы работнику не оплачивается. Ну и дальше там кое-какие доводы привел.

Однако суд, заслушав объяснения сторон, исследовав материалы дела, посчитал, что исковые требования истца подлежат частичному удовлетворению и признал неисполнение трудовых обязанностей в течение полного рабочего времени помощником машиниста локомотивного депо Пермь-сортировочная Николаем Павловичем Романовым в июле и сентябре 2009 г. произошедшими по вине работодателя. С ОАО «РЖД» в пользу Романова взысканы заработная плата за июль 2009 г. в сумме 5040 рублей 75 коп., за сентябрь 2009 г. в размере 2 397 рублей 22 коп., а также компенсация морального вреда в сумме 1 000 рублей и расходы на оплату услуг представителя в размере 2 000 рублей.

Александр Волегов,
председатель ПО РПЛБЖ Свердловской ж. д.

И ТАКОЕ БЫВАЕТ

**ПОЕЗДА СТОЛКНУЛИСЬ
ПО ВЕЛЕНИЮ МАШИНИСТА**

Приговор по делу о столкновении двух электричек вынес в конце февраля Домодедовский районный суд. К счастью, ЧП произошло не на линии, а в депо, иначе серьезных жертв было бы не миновать.

Как сообщили в Московской межрегиональной транспортной прокуратуре, ЧП произошло днем 4 июня 2009 г. в депо «Домодедово». Машинист электропоезда Владимир Климанов проверял тормозную систему состава, стоявшего на втором пути. Железнодорожник **занимался проверкой в свободное от работы время** (выделено нами – прим.), но благие намерения в итоге обернулись против него и слесаря, находившегося в тот момент неподалеку. Климанов, воспользовавшись самодельной реверсионной рукояткой, привел поезд в движение. Кстати, машинист не имел права этого делать без одобрения дежурного по депо, но он не потрудился получить разрешение. Производя манипуляции, водитель ошибся, и поезд поехал не вперед, а назад – в сторону цеха. Локомотив преодолел 60 метров и въехал в помещение, где стоял другой поезд. Составы столкнулись, после чего второй поезд сдвинулся с места и наехал на слесаря, который в тот момент занимался сменой тормозной колодки вагона. Молодого мужчину госпитализировали, ему пришлось ампутировать часть руки.

В отношении 52-летнего Климанова возбудили уголовное дело по статье о нарушении правил безопасности движения. Тот полностью признал вину. Горе-машиниста приговорили к 1 году лишения свободы условно.

«Московский комсомолец» 24 февраля 2010 года

P. S.: Вопрос:

КОГО ЖЕ ДЕЙСТВИТЕЛЬНО ВОЛНУЕТ СУДЬБА ДЕПО?

(Окончание. Начало – 1 стр.)

Не секрет, что в настоящее время многих работников моторвагонного *депо Пушкино Московской железной дороги заботит будущее нашего предприятия. Сохранится ли оно как основное депо? В профком первичной профорганизации «РПЛБЖ» депо чуть ли не каждый день обращаются с вопросами, касающимися данной темы. Интересуются и члены Роспрофжел.* Согласитесь, уж если «роспрофжеловцев» так волнует судьба депо, почему бы им не подключить к решению вопроса отраслевой профком? Почему профсоюзный комитет «РПЛБЖ» обращается с этими вопросами и к Президенту страны, и к премьер-министру, а лидеры деповской первички Роспрофжел что же, не могут? Что слабо, без санкции свыше? Башку оторвут? Правильно, лучше стрелки переводить в сторону профсоюза РПЛБЖ. Тогда для чего в этот Роспрофжел* свои деньги платить?

Депо – это люди, рабочие в первую голову. И это от вас зависит судьба депо, точнее от вашей организации.

По материалам газеты «День железнодорожника»

(№2, февраль 2010 г.)

ППО «РПЛБЖ» моторвагонного депо Пушкино

* Газета «Версия» (№12(187) 2009 г.) сообщает: «В последнее время ФНПР (Роспрофжел – ред.) стала стремительно терять своё влияние. Более того, за последние пять лет эту организацию, по различным оценкам, покинули 10 миллионов человек, а те, что остались, состоят там скорее по инерции».

Учредитель и издатель: ИК РПЛБЖ. Редактор: О. В. Казарина. Тираж 990 экз. *Распространяется бесплатно.*

Адрес для писем в редакцию: 109387, Москва, ул. Кубанская, д. 14, корп. 1, РПЛБЖ. <http://www.rplbg.com>

E-mail: rplbg@mail.ru. Тел./факс: (495) 972-43-60, моб. 8-906-701-90-86; 8-903-843-29-02.

По вопросам распространения нашей газеты обращайтесь по телефонам: Москва: (495) 972-43-60, 266-59-51, 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, Узловая 8-903-843-29-02.

