



Локомотивсоюз

Выпуск № 5 (97)

Май, 2007 г.

17 мая 2007 года Девятый Арбитражный Апелляционный суд города Москвы признал, что действие пункта 4.12.8. Коллективного договора, заключенного в ОАО «РЖД», распространяется на работников ОАО «РЖД», состоящих в РПЛБЖ, и на их представителей. И обязал ОАО «РЖД» осуществлять отчисление представителю работников (РПЛБЖ) денежных средств в размере 0,5% от фонда оплаты труда работников компании - членов РПЛБЖ - для обеспечения эффективного функционирования профсоюзных организаций, осуществления ими культурно-массовых и спортивных мероприятий среди работающих, проведения мер по социальной защите работников и членов их семей, детских новогодних и других мероприятий, предусмотренных уставной деятельностью РПЛБЖ, с выделением части средств для решения общепрофсоюзных социальных проблем, в соответствии с п. 4.12.8. Коллективного договора.

ЧП не местного масштаба

ЗАЛОЖНИКИ ИЛИ ПРЕСТУПНИКИ?

17 мая 2007 г. локомотивной бригадой в составе машиниста 4-го класса В. П. Шильненкова и помощника машиниста А. Б. Степанова при следовании с поездом №6249 сообщением Сергиев-Посад-Москва на электропоезде ЭР2-1330 приписки локомотивного депо Пушкино при производстве высадки-посадки пассажиров на станции Пушкино было допущено зажатие автоматическими дверями пассажира – женщины 1952 г. р. – со смертельным исходом.

Электропоезда советской постройки, долгие годы служившие в пригородном сообщении, стареют. Техническое оснащение электропоездов, применяемые для их эксплуатации технологии не гарантируют безопасности пассажиров при посадке и высадке на остановочных пунктах. К тому же эти электропоезда, состоящие из 12 вагонов, обслуживаются в пути следования локомотивной бригадой из двух человек, тогда как коммерческие экспрессы Москва-Мытищи, состоящие всего из шести вагонов, обслуживаются бригадой из трех человек, в числе которых проводник хвостового вагона, в обязанности которого входит обеспечение безопасности пассажиров при посадке и высадке на остановочных пунктах. И это в дополнение к тому, что эти элитные электропоезда оборудованы видеокамерами контроля посадки пассажиров и постоянно сопровождаются специализированной охраной. По отношению же к остальным электричкам, на долю которых приходится подавляющая часть пассажиропотока, железнодорожное руководство подобной заботы проявлять отнюдь не спешит.

Отчасти решить данную проблему могло бы введение должности проводника хвостового вагона, чего неоднократно и настоятельно требует РПЛБЖ, о чем давно просят и сами локомотивные бригады. Экономия средств, жажда прибыли – вот что движет железнодорожными генералами с Ново-Басманной улицы! Сократив такую «единицу», как проводник хвостового вагона, не создав взамен эффективных технических условий для обеспечения безопасности пассажиров, они превратили их, как и локомотивные бригады, в заложников, постоянно рискующих, – одних оказаться в морге или на больничной койке, других – на скамье подсудимых!

(Продолжение на стр. 2).

ЗАЛОЖНИКИ ИЛИ ПРЕСТУПНИКИ?

(Окончание. Начало на стр.1)

Обладая огромными сверхдоходами, компания ОАО «РЖД» никак не желает раскошелиться на обеспечение безопасности пассажиров. Намного интересней и приятней сорить народными деньгами, приобретая футбольных звезд, награждая их знаками «Почетный железнодорожник», заниматься благотворительностью, создавать всевозможные фонды, спонсировать некоторые партии и общественные движения.

Расплачиваться за скупость компании своими жизнями, здоровьем и нервами приходится как рядовым россиянам – пассажирам, так и работникам локомотивных бригад. Истинные виновники предпочитают другой вид транспорта, через тонированные стекла которого в упор не замечают наших бед и проблем.

Локомотивные бригады депо Пушкино и Железнодорожная Московской железной дороги, не желая более подвергать жизнь и здоровье пассажиров опасности, приняли решение не отправляться с остановочных пунктов при неисправности сигнализации закрытого положения автоматических дверей электропоездов. «Мы понимали, - сказал председатель первичной профсоюзной организации РПЛБЖ локомотивного депо Пушкино Н. С. Павлов, - что наши действия приведут к массовым сбоям графика пригородных электропоездов (задержка электричек составляла в среднем до полутора часов – прим.), создадут неудобства пассажирам, но высокое начальство не оставило ни нам, ни им иного выбора».

Акция, начавшаяся 23 мая, продолжалась до 6 июня.

Пресс-служба.

Взгляд со стороны

ЧТОБ ТЕБЕ ТАК РАБОТАТЬ ДО САМОЙ ПЕНСИИ!

А вот как еще несколько лет назад работали машинисты Германии.

Время: 5 часов 30 минут. Поднимаемся в кабину электровоза, готовящегося к отправлению из Берлина к берегам Балтийского моря. Нас радушно приветствует машинист, симпатичный человек лет пятидесяти с открытым лицом и улыбающимися голубыми глазами. Но, прежде всего, проверяет у нас разрешение на право проезда на локомотиве. «Орднунг ист орднунг» - порядок есть порядок! С первого взгляда кабина кажется знакомой, и лишь спустя некоторое время начинаешь замечать существенные отличия. Сразу же бросаются в глаза (думаю, никто не сочтёт это наблюдение странным), что каждый прибор, самая малюсенькая лампочка, рукоятка и даже винтик находятся на своём, только ему предназначенном месте. Узнаю, что этот локомотив эксплуатируется уже 15 лет.

Пульт управления устроен так, что машинист легко достаёт любой тумблер. Под рукой переговорная трубка радиотелефона, который позволяет вести переговоры с любой станцией, с начальником депо и даже с домом, правда, уже за плату. Удобное кресло на амортизаторах регулируется под особенности фигуры человека.

В кабине нет локомотивного светофора, ибо система безопасности движения построена на том, что машинист должен смотреть вперёд. Позже я убедился, что расстояние между путевыми светофорами позволяет спокойно остановить любой поезд перед запрещающим сигналом. Ограничений скорости проследования жёлтого огня нет. Максимальная скорость на всей сети 120 км/час. Перед станциями установлены приборы точечной сигнализации, воздействующие на тормозные приборы, если машинист утратил способность управлять поездом.

Над лобовым стеклом кабины - информационное табло, связанное с компьютером, который указывает машинисту место и характер любой неисправности в цепях управления электровозом. Такие системы установлены на всех магистральных локомотивах Германии. Машинисту остаётся решить: может ли он следовать дальше или надо вызывать вспомогательный локомотив. На это отпускается 10 минут.

Пришла пора отправляться в путь. Машинист выдержал паузу, перевёл контроллер на рабочую позицию, и наш поезд плавно покинул вокзал Берлин-Лихтенберг. При отправлении машинист не открывал окон, не высовывался и не оглядывался назад. За посадкой пассажиров, порядком и готовностью поезда в рейс следит дежурный по перрону. Сразу же высокая скорость – график есть график. Не было и проверки тормозов, поскольку они были опробованы раньше, а в пути машинист может контролировать их состояние в каждом вагоне на специальном табло. За два с лишним часа езды с электровоза ни разу не прозвучал звуковой сигнал, даже при встречах поездов. В этом, как мне объяснили, нет необходимости. Звуковой сигнал подают только в случае крайней опасности. Мы проносимся мимо посадочных платформ, станций, переездов, через города и посёлки. И нигде в зоне движения нет ни одного человека. Путейцев и тех не видно. Машинист спокойно объясняет, что по путям ходить запрещено, а для путевых работ отведено время, когда поезда стоят на станциях. (Окончание на стр.4)

Во дают!

Когда работникам локомотивного депо Узловая Тульского отделения Московской железной дороги и Тульской дирекции по обслуживанию пассажиров в пригородном сообщении (ТДПП) Тульского отделения Московской железной дороги в связи с изменением условий трудовых договоров выдали для ознакомления и подписания эти самые договора, в них обнаружилось очевидное, но необъяснимое нововведение – изменение в сторону понижения разрядов отдельным рабочим, без их собственного желания и иных причин. Лишь по хотению-велению руководства.

Профком территориальной организации РПЛБЖ Тульского отделения Московской железной дороги – филиала ОАО «РЖД» направил в прокуратуру РФ письмо, в котором, сообщив о неправомерных действиях администрации локомотивного депо Узловая и ТДПП в связи с изменением условий трудовых договоров с работниками и допущенных при этом нарушениях трудового законодательства, попросил принять меры к устранению нарушения трудового законодательства. Прокуратура РФ направила данное обращение для рассмотрения и принятия соответствующих меры в

НЕ ПОНЯТЬ, ВО ЧТО ИГРАЮТ

Тульскую транспортную прокуратуру, откуда, как не трудно догадаться, пришел ответ-отписка. Дескать, да, в локомотивном депо Узловая, в связи с проведением мероприятий по введению на предприятии с 01.04.2007 г. Положения о корпоративной системе оплаты труда работников филиалов и структурных подразделений ОАО «РЖД», начальником депо действительно был издан приказ №11 от 09.01.2007 г., несколько несоответствующий ТК РФ. Но издан он был исключительно с целью приведения в соответствие разрядов отдельных рабочих к разрядам выполняемых ими работ. К тому же, впоследствии данный приказ был отменен именно потому, что издан с нарушением трудового законодательства.

И в ТДПП *«в этих же целях также был издан соответствующий приказ и составлен план организационно-технических мероприятий, в ходе реализации которого был допущен»* (выделено редакцией – прим.) *ряд нарушений трудового законодательства. Однако администрацией дирекции были приняты меры у их устранению и недопущению».* Последнее, конечно, не совсем понятно. Ну, меры по устранению – это понятно, а вот с недопущением

как-то не совсем. Если приказ с нарушением трудового законодательства уже «увидел свет», то о каком же недопущении может идти речь? Странно...

Короче, в своей отписке заместитель Тульского транспортного прокурора С. Ю. Кузнецов, подводя итоги, сообщил, что, «учитывая, что на момент проверки в локомотивном депо Узловая и ТДПП каких-либо нарушений трудового законодательства выявлено не было», а допущенные нарушения, на которое указывал профком территориальной организации РПЛБЖ Тульского отделения Московской железной дороги, уже «были своевременно устранены», то и оснований для применения мер прокурорского реагирования не имеется.

Прокуратуре, конечно, виднее, когда применять меры прокурорского реагирования. Но не потому ли наши железнодорожные руководители порой с такой легкостью издают приказы, открыто идущие в разрез с трудовым законодательством, ибо всегда можно сослаться на принятие впоследствии мер по их устранению и недопущению?! А может, это у нашего руководства развлечение такое?

О. Ревзина.

25 мая 2007 года Мещанский районный суд вынес заочное решение о восстановлении Лазаренка Александра Викторовича, помощника машиниста электропоезда локомотивного депо «Крюково» Московского отделения Октябрьской железной дороги. Лазаренок А.В. был уволен (на основании п. 5 ст. 81 Трудового Кодекса РФ) за неоднократное неисполнение работником без уважительных причин трудовых обязанностей, если он имеет дисциплинарное взыскание. Основанием к увольнению послужил тот факт, что я якобы, без уважительных причин не исполнял обязанности, возложенные на меня пунктом 1 ст. 5 Трудового договора, пунктом 4 «Положения о дисциплине работников железнодорожного транспорта РФ» пунктом 38 «г» «Положения о локомотивной бригаде № ЦТ – 40 и п. 1.7 «Правил технической эксплуатации железных дорог РФ». Иными словами, Лазаренок отказался сдавать зачеты «знаний действий локомотивных бригад в аварийных и нестандартных ситуациях», установленные поручением президента ОАО «РЖД» Якунина В.И. нр.ПП-85 от 09.10.2006г. и телеграммой нр.3/3500 от 26.10.2006г. зам. ЦТ Крохина.

ЧТОБ ТЕБЕ ТАК РАБОТАТЬ ДО САМОЙ ПЕНСИИ!

(Окончание. Начало на стр. 2)

Переезды встречаются довольно часто. Почти все они неохранные. В зависимости от интенсивности движения оборудованы шлагбаумами или светофорами. Интересно выглядят заградительные светофоры. Из кабины локомотива видны два жёлтых огня, расположенных горизонтально. Потом над ними появляется третий. Это информация машинисту, что шлагбаум опустился, и светофор на переезде сигнализирует красным огнём. В противном случае переезд нужно проезжать с минимальной скоростью и максимальной бдительностью.

Машинист ни на секунду не упускал из поля зрения обстановку впереди, но сидел за контроллером без излишнего напряжения. Вначале мне показалось, что его физическое состояние никак не контролируется. На мой вопрос он показал на пульте экран с появляющимся каждые полминуты неярким матовым пятном, педаль и пять кнопок, расположенных в разных местах кабины. Нажатием на любую из них он подтверждает своё бодрствование. Такие системы используют в Германии почти 20 лет. И вот что я отметил: машинист, находясь на работе уже восьмой час, не выглядел таким усталым и измотанным как наш, работая с УКБМ. Скорее всего потому, что был занят только ведением поезда, не отвлекаясь на второстепенные обязанности.

Вот и Нойештрилиц, небольшой город и крупный железнодорожный узел. На платформе нас поджидает начальник локомотивного депо Ханс Юрген Мюллер. Внешний облик его несколько отличается от российских представлений о железнодорожном командире. Фуражка слегка сдвинута на затылок, верхняя пуговица рубашки расстёгнута, галстук немного приспущен. Наблюдается некая лихость в ношении удобной и красивой формы и никакой чопорности в поведении. Я заметил, что подчинённым Мюллер не приказывает, а скорее просит выполнить что-то, причём эти просьбы выполняются молниеносно.

Более десяти лет Ханс Юрген Мюллер, ещё сравнительно молодой человек, руководит одним из крупнейших в стране депо. Здесь солидная ремонтная база, большой штат обслуживающего персонала. Только машинистов 340 человек.

Минимальный домашний отдых между поездками здесь 12 часов. Каждые вторую субботу и воскресенье положен выходной. Разумеется, предоставляются и еженедельные дни отдыха. Количество рабочих часов в месяц не должно превышать установленную норму. Все смены рассчитаны на 12 часов, плюс 15 минут перерыва, заложённых в график работы. За это время машинисты проезжают с грузовыми поездами 500-700 километров, а с пассажирскими – до тысячи.

Говоря об организации труда, нельзя не упомянуть про систему наказаний. За остановку (поломку, порчу локомотива – ред.) на линии машинист, как правило, ответственности не несёт. Наказываются лишь нерасторопность или неправильные действия в

нестандартных ситуациях, но только не переводом на нижеоплачиваемую работу. Без нудных разборов в различных кабинетах, каждый конкретный случай рассматривает в депо специальная комиссия, которая может оштрафовать виновного на сумму до 10% месячного заработка. А зарабатывают машинисты 1400 -1500 марок.

Единственный проступок, за который машиниста можно перевести на работу в депо, - это непосещение технических занятий. Разумеется, я упускаю крушения, аварии и другие серьёзные ЧП, которыми занимаются следственные органы. Учёбе ежемесячно отводится 2,5 часа оплачиваемого времени. В эти часы машинист получает необходимую для его деятельности информацию, слушает техническую лекцию и закрепляет знания на тренажёре. Экзамены или зачёты после технических занятий не проводятся. Да они и не нужны, поскольку каждый машинист помнит, что за некомпетентность он расплачивается из собственного кармана.

В случае непосещения технических занятий прогульщик письменно отвечает на 12 вопросов по специальной программе и держит экзамен перед комиссией, в которую помимо администрации входят наиболее авторитетные машинисты. Комиссия вправе оштрафовать испытуемого на 50 марок, после чего выслушиваются его ответы.

При неудовлетворительных знаниях машинист переводится на работу в ремонтном цехе сроком на три месяца и без отрыва от производства заново изучает всю программу подготовки машиниста. На экзаменах ни один член комиссии не позволяет себе задать вопрос, не входящий в программу. Однако рассказанное сейчас мной можно отнести к области теории, поскольку в депо Нойештрилиц не помнят ни одного подобного случая!

В социальных вопросах здесь также есть существенная разница. Например, на пенсию машинисты уходят в 65 лет. Отпуск машинисту предоставляется двухмесячный. Кстати, в настоящее время рассматриваются предложения самих машинистов о сокращении ежегодного отпуска до месяца и пересмотра в сторону уменьшения пенсионного возраста. На работу и с работы в любое время суток каждый добирается самостоятельно. Но это и нетрудно, так как живут машинисты в пределах 20-25 минут ходьбы от депо. Вновь поступивших на работу всеми доступными средствами в течение нескольких месяцев обеспечивают благоустроенным жильём.

В беседе с Хансом Мюллером я задал ему несколько не совсем обычных вопросов. Например, о сохранности инструмента и оборудования на локомотивах. Начальник депо подумал и ответил, что за последние десять лет может припомнить один, от силы два случая пропажи деталей, как правило, из схем управления. Но после первого же случая он написал и вывесил объявление: - «Нуждающийся в той или иной детали может в любое время обратиться к начальнику депо и он постарается помочь». Слова у Ханса не расходятся с делом и пропажи прекратились. Второй вопрос: - как относятся рабочие к его приказам? Ответ лаконичный: - могут обсудить и отменить его приказ на собрании. Но такого пока не было. (с сокращениями)

В.Барышев

