



Локомотивосоюз

Выпуск № 5 (43)

Октябрь 2001 г.

**В номере: • Права работника при реорганизации: консультация юриста
• Встреча трудящихся с представителями МПС в Железнодорожном • Долей министра • В локомотивном депо Узловая подписан коллективный договор • Профсоюзные комитеты РПЛБЖ требуют повышения заработной платы работникам.**

«Не выступай, а затяни поясок»

В предыдущих номерах «Локомотивосоюза» мы знакомили Вас с основными проблемами, возникающими при реорганизации железных дорог. Одна из них - безопасность движения. Европейский опыт показывает: - заботясь об экономической составляющей деятельности железных дорог и о повышении уровня их рентабельности, реформаторы стараются обойти вопросы безопасности, оставив возможность разгрести последствия аварий и катастроф самим железнодорожникам.

Как отмечается в материалах Международной конференции транспортников, исследовавшей мотивы, которыми руководствовалось Правительство Филиппин при приватизации национальных портов, основными мотивами приватизации были следующие:

избежать вложения более крупных инвестиций в оборудование;

увеличение эффективности и производительности труда;

сокращение издержек, особенно затрат на рабочую силу, за счет сокращения рабочих мест;

ослабление или даже упразднение профсоюзов.

А вот что говорит по поводу приватизации железных дорог в Великобритании генеральный секретарь профсоюза машинистов локомотивов Aslef Мик Рикс, выступая на Конгрессе профсоюзов в 2000 году: «Комментарии о ценностях нашего общества звучат раздражающе в условиях, когда в то время, как маленькая горстка «жирных котлов» нажила целое состояние на приватизации железных дорог в Великобритании, ввод в эксплуатацию автоматической системы защиты поездов задерживался из-за нехватки денег».

Похоже, что история с «жирными котами» повторяется в российском варианте. Чужая прибыль, некоторые «железнодорожные коты» уже мечтают избавиться от профсоюзов, видя в них угрозу для своей дальнейшей наживы.

12 сентября в локомотивном депо «Железнодорожная» состоялась встреча трудящихся с представителями МПС и Московской железной дороги. Начальник ФГУП «Московская железная дорога» Г.М. Фадеев пояснил собравшимся, что руководство знает про их низкую заработную плату, однако сделать ничего не может. Может только

увеличить межремонтный пробег до 10 суток, пустить больше экспрессов, настроить турникетов на станциях и т.д. Да и откуда взять денег на повышение заработной платы, как никак в «Ясную поляну» вложили 82 миллиона, в станцию «Железнодорожная» 150 миллионов. При таком раскладе денег даже на безопасность, конечно-же, у начальников не осталось, оно и появилось в депо, чтобы сказать, что безопасность надо обеспечивать за счет самих рабочих.

Однако, «болтовня» начальства была прервана членами РПЛБЖ. Машинист А.К. Гуторов обрисовал истинную ситуацию с условиями труда, пояснил, что профессиональные кадры просто бегут из данной отрасли, т.к. машинистов довели до нищенского уровня существования. Поэтому ощущается нехватка машинистов, ремонтников. Отсутствие нормальных условий для отдыха порождает переработки и текучесть кадров. Руководство депо, вместо того, чтобы решать кадровые вопросы, взяло моду говорить работникам – «Не нравится увольняйтесь». Под аплодисменты зала представитель профсоюза заявил с трибуны начальнику депо С.В. Смир-

нову, что в случае, если ему «не нравится» - пусть увольняется он сам.

Начальник Московской железной дороги Г.М. Фадеев заметно нервничал, обвинил профсоюзный комитет

РПЛБЖ в попытке развала железной дороги, а он, Г.М. Фадеев не даст ему этого сделать.

Одним словом, обидели члены РПЛБЖ локомотивного депо «Железнодорожная» ру-

ководство тем, что открыто в глаза осмелились попросить повышения заработной платы, нормальных условий труда.

Пресс служба РПЛБЖ

В тупике развала

5588 работников Башкирского отделения Куйбышевской ордена Ленина железной дороги подписали обращение к Президенту Российской Федерации В.В.Путину, в котором они выражают крайнюю обеспокоенность положением дел в отрасли, дают негативную оценку и выражают недоверие министру путей сообщения Российской Федерации Н.Е.Аксененко.

Президенту Российской Федерации
Путину В.В.

Уважаемый Владимир Владимирович!

К Вам вынуждены обратиться железнодорожники Куйбышевской железной дороги ввиду чрезвычайно тяжелой обстановки, сложившейся в последнее время на железнодорожном транспорте.

Декларируя на словах принципы улучшения работы железнодорожного транспорта и обслуживания населения, повышения благосостояния железнодорожников, как основных целей начинаемого реформирования, руководство МПС во главе с министром Аксененко Н.Е. на деле, не обращая внимания на практически аварийное состояние технических средств и обнищание железнодорожников, проводит жесткие меры по изъятию на непонятные (посторонние) цели практически всех денежных средств предприятий, наибольшего удешевления основных средств и рабочей силы, не считаясь с трагическими последствиями подобного ограбления для завтрашнего дня железнодорожного транспорта и всей страны.

Несмотря на повышение перевозочных тарифов, полное изъятие заработанных предприятиями средств, предельно изношенные средства (по электроподвижному составу до 70-80 %) практически не обновляются, а, наоборот, нормы на техническое обслуживание постоянно уменьшаются. Внедрение новых технологий в ремонте стареющего тягового подвижного состава, поездной работе материального обеспечения не имеет. Условия труда совершенно не соответствуют ни повышению напряженности работы, ни элементарному сохранению здоровья людей.

Произвольным уменьшением фонда оплаты труда (с 30 % до 15-16 % от эксплуатационных расходов), сокращением контингента работников, не считаясь с требованиями законодательства, без всяких экономических обоснований и при одновременном наличии большой сверхурочной работы, игнорируется необходимость обеспечения технологических процессов и обеспечения безопасности движения поездов.

Несмотря на провозглашенную борьбу за повышение производительности труда – на практике пресекается любая материальная заинтересованность работников в повышении производительности и качества труда, т.к. задаваемые лимиты фонда оплаты труда не учитывают ни повышения объема работы, ни уменьшения контингента работающих.

Социальная обеспеченность самих железнодорожников катастрофически падает, несмотря на неоднократные обещания министра, реальная заработная плата с 3 – 4 позиций доведена до последнего места среди основных отраслей промышленности, выплата заработной платы постоянно задерживается. В результате многие категории железнодорожников, особенно бюджетной сферы, уже не в состоянии прокормить свои семьи, реализация жилищной программы даже по ипотечному кредитованию сорвана.

Игнорирование жизненных интересов железнодорожников, грубое нарушение законодательства, отраслевого тарифного соглашения и коллективных договоров, помимо потери профессиональных кадров, уже создали критическую социальную обстановку во многих коллективах, реально угрожают социальным взрывом и хаосом на железнодорожном транспорте, делая запоздалым любое разумное реформирование.

Неоднократные обращения к руководству МПС с просьбами об исправлении ситуации положительной реакции не вызывают, так как все перевешивают сиюминутные интересы группы людей в руководстве МПС.

От имени коллектива выражаем недоверие министру Аксененко Н.Е., приведшему железнодорожный транспорт на грань развала, а железнодорожников – к нищете. Убедительно просим Вас, Владимир Владимирович, заменить Аксененко Н.Е. на посту министра путей сообщения другим руководителем, способным провести реформирование железнодорожного транспорта действительно в интересах населения, нашей отрасли и не допустить на деле социальной дискриминации железнодорожников.

5588 подписей

Не дайте себя облапошить!

Ситуация

Началась реорганизация российских железных дорог. При этом одни предприятия ликвидируются, другие создаются.

Руководители, как старых, так и новых организаций, используют сложившуюся ситуацию для увольнения неугодных работников, и, подчас, вводят трудовые коллективы в заблуждение относительно действующих норм трудового законодательства.

Зачем это делается?

Во-первых, если большая часть работников узнает о своих правах, то будет сложнее руководить, придется вместо того, чтобы чинить беспредел, работать самим, т.е. убеждать чиновников в необходимости увеличения финансирования железных дорог, повышения заработной платы работникам - вместо того, чтобы подписывать приказы о незаконном увольнении.

Во-вторых, зачастую люди склонны больше доверять информации, полученной от начальников, по старинке веря, что их не обманут. Это случается от того, что рабочие забывают, что если при плановой экономике их руководители сидели на окладе, то теперь прибавку к официальной заработной плате руководители депо делают себе за счет лукавых действий. Иными словами, если в интересах начальника сократить значительное количество работников, кадровики, юристы депо, да и сами руководители, могут слегка приврать относительно правомерности своих действий, заверить коллектив, что

все происходит в соответствии с законом.

Как защититься от безработицы?

Разговоры вокруг реформы железнодорожного транспорта и угрозы работодателей не отменяют существующий Кодекс законов о труде, обязательный для работодателей.

А с точки зрения трудового законодательства начавшиеся на железной дороге преобразования являются ничем иным, как реорганизацией. Согласно п. 8 ст. 29 КЗОТ РФ при реорганизации трудовые отношения с согласия работника продолжаются.

Что означает реорганизация на практике?

На практике реорганизация означает, что если Вы сами не захотите уволиться, никто не должен Вас к этому понуждать, а действия работодателя по увольнениям, в связи с реорганизацией, будут незаконными. Именно поэтому работодатели, в том числе и руководство железной дороги, открыто не идет на нарушение закона, а действуют более дипломатично. Скорее всего, Вам предложат написать заявление об увольнении по собственному желанию, обещая впоследствии принять во вновь созданное предприятие. Подобные обещания, естественно, на словах даются всем, а вот реально продолжают работать далеко не все добровольно уволившись.

Важный правовой нюанс

Уволившись по собственному желанию, Вы лишаетесь предусмотренных за-

коном льгот при увольнении, в том числе материальных компенсаций. Намного дешевле заплатить премию руководящим работникам, провернувшем подобную аферу, нежели произвести каждому увольняемому выплаты, предусмотренные КЗОТом. Кроме того, судебная практика показывает, что зачастую правильно уволить работника по сокращению штата – трудная задача. Порой суд восстанавливает людей в прежней должности лишь потому, что не соблюдены некоторые формальности. Увольнение по собственному желанию почти всегда означает лишение работника в дальнейшем возможности заявить о незаконности своего увольнения и обратиться с иском в суд. Доказать суду, что на Вас оказывали давление очень не просто, гораздо сложнее, чем отказаться от написания заявления об увольнении по собственному желанию.

Как все должно быть по закону?

Иногда руководители отдела кадров, пытаясь убедить работника в необходимости увольнения и нового приема на работу, пользуясь отсутствием у людей правовых познаний, говорят: “А как мы Вас иначе примем на работу, ведь прежней организации больше не существует...”

Чтобы не купиться на такую хитрость, Вы должны отчетливо представлять, что должна сделать администрация предприятия при реорганизации.

Итак, при реорганизации Ваши трудовые книжки передаются руководству нового предприятия и в них де-

ляется запись о реорганизации. Примерно, она звучит так: “В соответствии с приказом № Н предприятие реорганизовано в дирекцию по обслуживанию пассажиров в пригородном сообщении – филиал федерального государственного унитарного предприятия “железная дорога” Министерства путей сообщения РФ”. Никаких дополнительных заявлений от работников по закону не требуется.

Юридическая служба
РПЛБЖ.

В Узловой крепчает узел.

В локомотивном депо Узловая Московской железной дороги завершилась эпопея с принятием Коллективного договора на 2002- 2003 год. От имени работников договор подписан председателями профкомов РПЛБЖ и РОСПРОФЖЕЛ. Конференция прошла со второй попытки. Первый раз на конференции присутствовали «гости» из дорожного комитета, которым категорически не понравилось, что делегатов присутствовало менее 2/3 и они, забыв, что все-таки они гости, «накомандовали» не проводить конференцию, т.к. она будет неправомерна, однако сослаться ни на какую норму закона не смогли. Звучали чисто РОСПРОФЖЕЛовские аргументы, что так у них записано в Уставе профсоюза, а здесь большинство членов РОСПРОФЖЕЛ и т.д. В конце концов, нам было обещано, что прямо на следующий день нам позвонят и подведут юридическую базу. Звонка до сих пор нет. Хо-

рошо, хоть второй раз не приехали. Может быть стыдно стало? Хотя, о чем это я? Проект коллективного договора конференция одобрила и поручила его подписать. Накатанная в этой договорной кампании схема, когда «засланный казачек» из зала просит поставить на голосование предложение о поручении подписать колдоговор председателю ПК РОСПРОФЖЕЛ в нашем депо не прошла. Это отражает расстановку сил во взаимоотношениях профсоюзов и администрации на предприятии.

Что касается содержания коллективного договора, то ясно одно: если профсоюзная организация РПЛБЖ будет иметь большинство, содержание коллективного договора будет более выгодно работникам. В новом колдоговоре удалось очень подробно и конкретно оговорить условия деятельности профсоюзных организаций, что, наверное, является главным его отличием от ранее действующих договоров.

Учитывая длительную профсоюзную борьбу с руководством депо, на ПК РПЛБЖ подписание коллективного договора было оценено, как большое достижение нашего профсоюза. Переговоры шли на равных – никаких вторых ролей, что особенно важно на фоне недавней незаконной кампании по вытеснению из договора участников единого органа со стороны работников-членов РПЛБЖ.

Помимо заключения коллективного договора, у нас есть еще одна радостная весть. Наши соседи, Профсоюз железнодорожных ра-

ботников вагонного депо Узловая, несмотря на свою «молодость», умудрились, другое слово просто трудно подобрать, также заключить с работодателем коллективный договор, подписав его совместно с РОСПРОФЖЕЛовской организацией. Это стало возможно в результате тесного сотрудничества с нашим профсоюзом. Вагонники неоднократно принимали участие в обучающих семинарах, проводимых в Узловой, советовались с нами. Однако, если бы актив организации не действовал так последовательно и упорно в достижении своих целей – никакое сотрудничество не помогло бы. Поздравляю ребята!

Председатель ПК РПЛБЖ
локомотивного депо Узловая
Сергей Бурцев

По вопросам распространения нашей газеты обращайтесь по телефонам:

Волховстрой	(81263)	15-141
Калининград	(0112)	49-32-80
Курск	(ж.д.)	1-55-18
Льгов	(ж.д.)	1-51
Москва	(095)	287-92-26
Пушкино МО	(095)	262-01-01 доб. 25-90
Рыбное Ряз. обл.(ж.д.)		1-35
Сасово Ряз. обл. (ж.д.)		2-61
С-Петербург	(812)	168-45-24

“Локомотивосоюз”

Учредитель и издатель:

ИК РПЛБЖ

Тираж: 990 экз.

Бесплатно.

Адрес для писем в редакцию:

107140, г.Москва, а/я 2.

Куликову Е.А.

<http://www.rplbg.ru>

E-mail: rplbg@mail.magelan.ru

Тел. факс: (095) 287-9226

Тел. (095) 266-5951

ж.д. 4-59-51, 4-92-26