

Глава первая

ВОЗНИКНОВЕНИЕ И ОСОБЕННОСТИ БОРЬБЫ РПЛБЖ ЗА ПРАВА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ В ГОДЫ «ЛИБЕРАЛЬНОЙ РЕВОЛЮЦИИ» БОРИСА ЕЛЬЦИНА

1.

**Трудовой конфликт
в железнодорожной отрасли в 1991 году**

1.1.

«Нас толкают к забастовке»

**Президенту СССР,
Верховному Совету СССР,
всем железнодорожникам**

Наш коллектив, проанализировав положение, сложившееся на железных дорогах, выражает серьезную озабоченность происходящим. Не надо доказывать, что транспорт является связующим звеном в функционирующей народно-хозяйственной системе. Но возникли процессы, ведущие к его параличу.

Мы, кадровые рабочие, с болью в сердце сознаем, что органы, призванные организовывать и обеспечивать работоспособность транспорта, не способны остановить этот

процесс. События последнего времени ясно показали, что улучшение нашего положения ожидать не от кого. Верховный Совет СССР лишает нас прав на забастовку. Совет Министров СССР, объявив транспорт общественной собственностью, не включил его ни в одну программу по переходу на рыночные отношения. Верховный Совет совместно с правительством заморозили на неопределенное время вопрос о повышении тарифов на перевозки.

Железнодорожный транспорт поставлен в критическое положение. Нас удивляет такая позиция руководства страны. Даже в самые трудные периоды жизни нашего государства у руководителей страны хватало мудрости и дальновидности заботиться о первостепенном, приоритетном снабжении транспорта, о целостности его, как единой хозяйственной структуры.

Видимо, у руководства страны нет полного представления о глубине кризисных явлений, охвативших нашу отрасль. Она агонизирует: уходят лучшие специалисты, проработавшие на железной дороге десять, двадцать и более лет, унося с собой бесценный опыт, приобретенный в непростых условиях работы. Разрушена система материально-технического снабжения, нет даже тех запчастей и материалов, без которых невозможно осуществлять перевозки и обеспечивать безопасность движения.

Необоснованное сокращение кадров, проведенное при отсутствии реальных путей увеличения производительности труда, привело к кадровому оголению важнейших подразделений транспорта, нарушению технологий, непосредственно связанных с обеспечением безопасности движения. Примером служит крушение на станции Каменская, где из-за не укомплектованности штата работников вагонного хозяйства была нарушена технология опробования тормозов, что привело к гибели десятков людей.

Дальше так работать нельзя!

Гибнут люди, срываются перевозки, уже давно забыт принцип «Безопасность – прежде всего». Руководители транспорта приняли другой принцип – «Движение любыми средствами», даже за счет жизни и здоровья людей. Работники основных специальностей трудятся на износ,

не соблюдая режима труда и отдыха, растут часы переработки, срываются отпуска.

Непринятие новых тарифов на перевозки вносит дисбаланс не только в экономику транспорта. Эта мера не позволяет должным образом формировать и договорные цены по всем видам промышленности, так как они составляются без учета транспортных расходов в новых условиях рыночной экономики, не способствуют формированию региональных связей между предприятиями.

Не из жадности или зависти, но уместно будет привести для сравнения заработка по ведущим профессиям транспортных служб города (водители трамваев, троллейбусов, автобусов) и ведущей профессии железной дороги – машинистов: водитель трамвая – 880–900 рублей, троллейбуса – 800–1000 рублей, автобуса – 1500 рублей, а машинист локомотива – 400–500 рублей.

И не секрет, основной причиной потери кадров являются низкие заработки железнодорожников. Мы не можем допустить окончательного развала отрасли, поэтому обращаемся к Президенту СССР и Верховному Совету СССР со следующими требованиями:

- Обеспечить право железнодорожников на забастовку.
- Повысить тарифы на оплату труда рабочих и должностные оклады железнодорожников в пять раз, что будет соответствовать реалиям жизни, и компенсировать затраты труда и здоровья работников.
- Обеспечить экономическую самостоятельность транспортных предприятий.
- Увеличить продолжительность ежегодного отпуска рабочих и служащих на шесть рабочих дней, сохранив действующие нормы на дополнительные отпуска.
- Рабочим и служащим профессий с особо высокой нервно-эмоциональной нагрузкой (поездные диспетчеры, машинисты локомотивов, моторвагонных поездов, дежурные по станциям, операторы сортировочных горок и т.п.) предоставить право выхода на пенсию по достижению стажа работы: женщинам – после 20 лет работы, мужчинам – после 25 лет, независимо от возраста.

• Ввести обязательное государственное страхование жизни и здоровья работников железнодорожного транспорта, непосредственно занятых на работах, связанных с движением поездов.

В связи с переходом к рыночной экономике, ростом информации и с целью защиты интересов трудящихся, работающих в приоритетных отраслях (транспорт, энергетика) сделать следующее:

а) Создать постоянно действующий (ежеквартально или за полугодие) и автоматически работающий (без специальных постановлений правительства) механизм приоритета в оплате труда. Он должен действовать для ведущих профессий – внутри отрасли, и для всей приоритетной отрасли по отношению к другим отраслям. Например, для железнодорожного транспорта зарплата ведущих профессий (машинистов, помощников и др.) должна быть постоянно больше по отношению к другим профессиям. В то же время средняя зарплата на железнодорожном транспорте должна быть постоянно выше по отношению к другим, менее приоритетным отраслям.

б) Ввести надбавку к тарифной ставке в зависимости от изменений в официальном индексе потребительских цен, публикуемом официальными органами.

Мы надеемся, что в течении февраля 1991 года получим ответ Президента СССР по затронутым вопросам, в принципе, а в первом полугодии 1991 года – и по существу.

Призываем всех работников железнодорожного транспорта, поддержать наши требования.

Коллектив работников
локомотивного депо имени Ильича

Примечание редакции «Гудка»: это обращение принято на собрании коллектива локомотивного депо. Зачитано также на проходившем здесь совещании локомотивных бригад Московской железной дороги, в котором участвовали представители 14 депо – они попросили «Гудок» опубликовать его.

(«Гудок», 26.01.1991)

1.2.

Обращение Московского координационного совета по социально-экономической защите и стачкома Московской железной дороги ко всем машинистам и помощникам машинистов и трудящимся России

Копия в МПС СССР

Товарищи! Друзья!

Мы, машинисты и помощники машинистов, объявляем забастовку с 0 часов 27.12.1991 и проводим ее до момента официального начала переговоров.

Наши неоднократные обращения, проведенный митинг локомотивных бригад не нашли поддержки у руководителей МПС, руководства России.

Причинами забастовки являются тяжелые условия нашего труда, материальная необеспеченность, социальная незащищенность.

Своей забастовкой мы требуем прекратить все переговоры на любом уровне о наших нуждах за нашей спиной и без нашего участия, категорически протестуем против заключения отраслевых тарифных соглашений; вопрос тарифов должен решаться не по отраслевому, а по профессиональному принципу.

Машинисты и их помощники выражают полное недоверие действиям аппаратчиков отраслевого профсоюза по защите их интересов. Не найдя поддержки, начиная с февраля месяца, мы настойчиво пытались конкретно провести переговоры по социально-экономическим вопросам защиты локомотивных бригад с руководителями на всех уровнях – результаты отрицательные.

Московский Координационный Совет социально-экономической защиты железнодорожников и стачечный комитет, избранный на 1-й и 2-й конференциях представителей локомотивных бригад, обращается ко всем железнодорожникам и трудящимся России с призывом проявить солидарность и выразить, в любой возможной для Вас форме, поддержку нашей борьбы.

17.12.1991

Председатель В.А.КУРОЧКИН

(Текущий архив РПЛБЖ; далее – ТА РПЛБЖ)

1.3.

Ответ Министерства путей сообщения СССР на Обращение МКС и объединенного стачкома от 17.12.91.

23.12.91. б/н.

О результатах рассмотрения письма

Уважаемые товарищи!

Ваше обращение с призывом о проведении забастовки рассмотрено.

Сообщаем, что в целях усиления социальной защиты железнодорожников в условиях проведения экономических реформ по переходу к рыночным отношениям, Министерство путей сообщения принимает меры по решению этих вопросов с Правительством РСФСР.

В настоящее время в Правительство России представлен проект постановления о неотложных мерах по стабилизации работы российских железных дорог и социальной поддержке железнодорожников, в котором, в частности, предусматривается повышение заработной платы с января 1992 года не менее чем в два раза, по сравнению с уровнем ноября 1991 года и меры по улучшению обеспечения продовольственными товарами железнодорожников.

Вместе с тем, Министерство путей сообщения не может не предостеречь Вас от того, что своим «Обращением» Вы призываете совершить противоправные действия, связанные с нарушением законодательных актов, регламентирующих порядок и формы рассмотрения трудовых споров. Если Вы ставите своей целью улучшить социальное положение локомотивных бригад, то забастовка, без всяких сомнений, далеко отодвинет срок достижения этой цели.

Есть один конструктивный путь – последовательное рассмотрение требований с администрацией, исполнительно-распорядительными властными органами и использование всех возможностей для урегулирования трудовых споров.

Надеюсь на Ваше благоразумие.

С уважением,

заместитель министра
Б.Д.НИКИФОРОВ

1.4.

Заседание Профкома профсоюза машинистов
локомотивного депо Москва-пассажирская-Курская.
20.12.1991

Протокол №2

Роздано бюллетеней для тайного голосования	– 217
При вскрытии урны	
было обнаружено бюллетеней	– 217
Из них признаны действительными	– 216
Признаны недействительными	– 1
Проголосовало «за»	– 209 человек
Проголосовало «против»	– 7 человек

Таким образом, по большинству голосов принимается решение о проведении с 0 часов 27.12.1991 бессрочной забастовки локомотивных бригад депо Москва-пассажирская-Курская.

Председатель счетной комиссии Е.В.ОВЕЧКИН

Секретарь счетной комиссии В.С.ЛОТКИН

Член счетной комиссии А.В.КОСЫЧЕВ

Данное решение доведено до сведения локомотивных бригад.

(ТА РПЛБЖ)

1.5.

Резолюция заседания МКС и объединенного стачкома
локомотивных бригад Московской железной дороги

На предъявленные на 1-й и 2-й конференциях представителями локомотивных бригад социально-экономические требования, МПС, Правительством и Парламентом России принято решение о проведении переговоров об их выполнении в составе рабочих групп.

В связи с этим Московский координационный совет локомотивных бригад и стачком постановляют:

1. Начать переговоры по всем пунктам выдвинутых требований с 25.12.1991, для чего образовать 3 группы в количестве 3-х человек в каждой.

2. До окончательного выполнения выдвинутых требований ввести ЗАБАСТОВОЧНОЕ ПОЛОЖЕНИЕ, предусматривающее объявление забастовки в случаях:

– необоснованного затягивания сроков переговоров, ухода в сторону или захождения в тупик в процессе переговоров;

– оказания давления или репрессивные действия по отношению к членам стачкома и координационного совета.

3. Московскому координационному совету провести в январе 1992 года учредительный съезд по созданию профсоюза машинистов железнодорожного транспорта.

25.12.1991

На первом этапе переговоров приняли участие зам. министра МПС Б.Д.Никифоров, зам. министра транспорта РСФСР Г.Н.Матюшков, начальник главка МПС Кондратенко, зам. начальника Московской железной дороги В.В.Титов, начальник отдела труда МПС, представитель Дорпрофсожа В.С.Соин, Стаечный комитет локомотивных бригад Московской ж.д., Московский координационный совет социально-экономической защиты железнодорожников, председатель МКС и стачкома МЖД В.А.Курочкин, члены стачкома В.И.Арсентьев, Е.Г.Черенков, Е.А.Куликов, В.А.Космынин, И.Шингалов.

(ТА РПЛБЖ)

1.6.

Забастовка работников локомотивных бригад депо Москва-вторая. (26–27.12.1991.)

По воспоминаниям В.В.Вепрева

26 декабря 1996 года исполнилось пять лет со времени забастовки, проведенной локомотивным депо Москва-2. Тогда еще не было РПЛБЖ, а был координационный совет Московской железной дороги.

У МКС не было средств информации, и информация доходила до локомотивных бригад в виде листовок и через представителей депо, входящих в КС. Забастовка яви-

лась следствием отказа МПС вести переговоры. Было поставлено условие: если администрация не пойдет на переговоры до 20.00 26.12.1991, то локомотивные бригады приступят к проведению забастовки. У нас не было опыта проведения подобных коллективных действий, тем более, что представители Москвы-2, входящие в Совет, не уведомили коллектив о том, что достигнута договоренность о начале переговоров. Один «слинял» на больничный, другой просто промолчал. Кстати, так называемые представители, так и не вошли потом в РПЛБЖ.

К 20.00 на линейном пункте Москвы-2 стали собираться машинисты, доведенные до отчаяния отношением к ним руководства. Их встретил заместитель по эксплуатации В.А.Старателев, который пытался разогнать машинистов по домам, разъясняя, что забастовка отменена. Но так как машинисты прекрасно знали этого начальника и не доверяли ему, то они предложили, чтобы к 22.00 на линейный пункт прибыли руководители Московской железной дороги и МПС и разъяснили локомотивным бригадам систему оплаты их труда и выслушали их требования. В противном случае в 22.00 движение электропоездов с Ярославского вокзала остановится. Это потом стало известно, что В.А.Старателев звонил вышестоящему руководству и заверял их, что собралась небольшая кучка людей, которые посидят, покурят, потреплются и разойдутся. Но вышло несколько иначе.

Досидев до 21.55 и не дождавшись никакой реакции на свои требования, машинисты вышли на пути перед отправляющимися электропоездами и встали на рельсы. Вот тогда все и завертелось. Через некоторое время прибыли зам. начальника дороги В.В.Титов, начальник отделения О.Г.Журов. Господин Титов приказал машинисту электропоезда ехать на его коллег, стоящих на путях. Машинист, тронув поезд с места, доехал до конца платформы, остановился и, отдав реверсивку руководству, присоединился к коллегам на путях.

Мы удивлялись, что к нам приехало небольшое по рангу начальство. Мы тогда не знали, что в 20.00 встало локомотивное депо Инта, и более высокие руководители отправились «гасить огонь» туда.

Поняв, что наскакком взять нас не удастся, машинистами-инструкторами была предпринята попытка спойть бригады водкой, чтобы обвинить их в пьяном дебоше (как потом сообщала одна из бульварных газет). Была вызвана милиция, которой сообщили, что машинисты выдвинули политические требования. Я сам был свидетелем разговора полковника милиции, который крыл матом по телефону того, кто его сюда прислал – требования чисто экономические. Тех, кто поддался на провокацию и выпил, мы сами отправили домой.

Нам пришлось пройти и через гнев пассажиров, которые не были ни в чем виноваты, и, в принципе, одобряли наши действия, но просили довезти их до дома, а забастовку перенести на день. Было предпринято все, чтобы не возникло драки. Машинисты жгли костры и когда на них слишком напирала, вызывая на драку, медленно отступали.

Самое интересное было то, что у нас практически не было требований, не был и избран стачком. Мы требовали только одного: встретиться с высоким начальством, чтобы нас выслушали. Ведь так возить людей нельзя, они – не скот. И работать так больше нельзя. И даже в этом нам отказали, заставив пойти на крайние меры. Только в три часа ночи мы приступили к созданию стачкома и выдвигению требований. Мы тогда пробовали искать поддержку в других депо, но мы не знали, что на всех оперативных телефонах посажено начальство. До нас только доходили слухи, что другие депо готовы нас поддержать.

В 4 часа локомотивные бригады, набившись в головной вагон стоящего электропоезда, как селедки в бочку, решили, что забастовка будет предупредительной, и получили заверение, что 29 декабря в Красном уголке Ярославского вокзала состоится встреча с руководством Московской железной дороги и членами Правительства Москвы. Наши локомотивные бригады развозили по другим депо приглашения на простых листках, чтобы 29 декабря представители других депо приехали на встречу. В 5.20 забастовка была прекращена, и первый поезд отправился с Ярославского вокзала.

У меня была явка в 6.30. После забастовки я остался работать. Едва я сделал первую ходку, меня тут же подменили резервным машинистом и ласково пригласили к начальнику депо, который просил приехать к нему на свидание с начальником отделения. Пока я добирался до депо, я думал, что скажу по существу, но когда вошел в кабинет, то увидел следующую картину: по одну сторону стола сидели администрация, юристы, представители Прокуратуры, по другую – пять машинистов. Как только начальник отделения услышал мою фамилию, как из рога изобилия посыпались угрозы о привлечении к ответственности Прокуратурой и о снятии меня с работы. В общем, вместо нормального разговора, что случилось и почему, получил я от оклемавшегося НОДа на всю катушку. Пришлось напомнить ему, что последним пунктом наших требований было неприменение наказания участвующим в забастовке – иначе депо останавливается.

29 декабря представители многих депо собрались в Красном уголке Ярославского вокзала чтобы встретиться с руководителями, которые могут решить наши наболевшие вопросы. Но вместо этого пришел один из руководителей дороги и предложил выбрать представителей для встречи с руководством. Народ возмутился и потребовал, чтобы руководство явилось сюда и выслушало собравшихся. В противном случае мы расходимся и бастуем. Быстро посоветовавшись, руководство направило в зал В.В.Титова, В.А.Бирюкова и кого-то из Правительства Москвы, отвечающего за транспорт (фамилию не помню). Сам господин Паристый в зал не пошел. И вот тогда я первый раз в жизни увидел, как высокие руководители стоя выслушивали претензии локомотивных бригад в течении целого часа. Первый вопрос, который им был задан – правда ли, что подписан приказ на снятие с работы трех машинистов и подготовлен приказ еще на пятерых. Ответ был – да. В результате, почти час переговоров был посвящен этой теме, и в конце концов начальник дороги дал отбой.

Переговоры длились более четырех часов, и когда собравшимся был оглашен итог, их возмущению не было предела, и было принято решение вновь бастовать.

Вечером 29 декабря на линейном пункте Москвы-2 стали собираться люди. Собралось больше, чем в первый раз. Прибыл советник Президента Российской Федерации С.Б.Станкевич с охраной и председатель Координационного Совета В.А.Курочкин, который в то время работал машинистом электровоза в депо Москва-Курская. Господин Станкевич не нашел ничего более умного, чем пугать машинистов крутыми мерами со стороны Президента РФ. Машинисты, естественно, возмутились и заявили, что они пуганные (где теперь Станкевич?). Затем В.А.Курочкин объяснил машинистам, что в МПС начинаются переговоры по нашим требованиям и предложил нам избрать своего представителя на эти переговоры. Им был избран машинист З.М.Гильманов.

Переговоры прошли, был подписан трехсторонний протокол Координационным советом, МПС и Правительством Москвы. В результате локомотивные бригады получили:

1. Четырехсменный режим работы, которого добивались более 20 лет.
2. Отпуск 36 рабочих дней.
3. Компенсацию за питание.
4. 30-процентную надбавку за разрывной характер работы.
5. До 40 процентов возросла доплата за ночные часы.

Впервые люди тогда осознали, что вместе они могут многого добиться. К большому сожалению, многие машинисты и помощники находятся сейчас в том же положении, что и раньше. Как их не считали за людей, так и не считают. И сильны они только в курилках, когда плачутся друг другу в жилетку и клянут на чем свет стоит начальство. По тому самому протоколу должны были быть проведены медицинские исследования по обоснованию ухода на пенсию с 50 лет, по 36-часовой рабочей неделе для моторвагонников и скоростников. Исследования эти были проведены, но оказались под сукном у господина Титова, который после забастовки был повышен в должности до начальника Главного управления локомотивного хозяйства МПС. Наверное, за то, что приказывал ехать на живых людей и кричал, что нас всех надо перевешать.

Кто будет контролировать выполнение этого протокола? Отраслевой профсоюз? Они молчат. В то же время РПЛБЖ бьется об стену, а ему заявляют, что вы – небольшая кучка бунтарей. Большинство молчит, а значит – одобряет и всем довольно.

Теперь у нашей администрации новая идея. Поездив «за бугор» они выяснили, что весь цивилизованный мир работает в одно лицо без помощников, и наши машинисты «не хуже аглицких». Рождается инструкция по работе в одно лицо. При этом скромно умалчивается о зарплате тех «аглицких» и о той технике, на которой они работают. Наши машинисты думают лишь о том, как бы доработать до пенсии. Но, уважаемые, при переходе в одно лицо изменяется требование и к вашему здоровью, и к вашим способностям. До пенсии можно и не доработать. Оказавшись на улице, выкинутому, как собака и выжатому, как лимон. Не исключена и возможность оказаться в тюрьме. Заявляю это ответственно, потому что сам отработал на электропоезде более 20 лет и знаю, что за несчастные случаи с пассажирами сажают машинистов, а не начальников. Вспомните, как вы остались вдвоем, как много вам обещали, а результат...

Вывод может быть только один – только через свободный профсоюз машинистов (РПЛБЖ) можно добиться своих прав и возродить престиж собственной профессии машиниста, а не бесправного и бессловесного извозчика.

(«Локомотивосоюз», №2(14), февраль 1997 года)

1.7.

Протокол о результатах работы
трехсторонней комиссии по рассмотрению требований
локомотивных бригад Московской ж.д. по улучшению
социально-экономических условий (19.01.1992.)

1. Установить тарифные ставки машинистов и помощников машинистов локомотивов, электро- и дизельпоездов соответственно 15–10 рублей в час.

Стороны договорились, что тарифные ставки должны быть повышены на 30% к существующим (средняя заработная плата машинистов в этом случае составит около 5 тыс. рублей), при условии повышения тарифов на перевозки в пассажирском, местном и прямом сообщениях в 3,7 раза, тарифов на перевозку грузов в прямом сообщении в 8,3 раза, компенсации со стороны местных органов власти потери доходов от пригородных перевозок в соответствии с письмом руководства Московской железной дороги от 16.12.91 №Н-11/47.

Решение вопроса полностью зависит от Правительства РСФСР и Правительства Москвы. Считаю необходимым максимально ускорить решение данного вопроса

2. Производить оплату всего времени нахождения локомотивных бригад в пунктах оборота из расчета полной тарифной ставки, а время сверх установленной приказом МПС нормы в двойном размере.

Стороны договорились о том, что МПС, по согласованию с ЦК независимого профсоюза, внесут изменения в «Особенности регулирования рабочего времени и времени отдыха отдельных категорий работников железнодорожного транспорта и метрополитенов, непосредственно связанных с движением поездов и обслуживанием пассажиров», утвержденных приказом МПС от 18.04.90 №8ЦЗ следующего содержания: изложить абзац третий пункта 11.6 в редакции: «Время отдыха локомотивных бригад в пунктах оборота (подмены) сверх половины времени предшествующей работы и во всех случаях свыше 6 часов считается рабочим временем, которое в непрерывную продолжительность рабочего времени локомотивных бригад не включается и при подсчете сверхурочных часов не учитывается».

Указанное изменение и порядок оплаты в течение 3-х дней будет направлено на железные дороги и введено с 01.02.1992.

3. Строго соблюдать Закон «О железнодорожном транспорте» в вопросах обеспечения локомотивных бригад необходимым набором продуктов питания и промышленных товаров.

Стороны считают, что локомотивные бригады должны быть обеспечены на путь следования продуктами питания по примерному списку, подготовленному специалистами ВНИИЖГ, каждый случай не обеспечения локомотивной бригады в путь следования набором питания должен расследоваться лично начальником отделения дороги с привлечением виновных к ответственности с последующей информацией локомотивных бригад о принятых мерах. Кроме того, сторона представителей локомотивных бригад настаивают, что невыполнение этого условия дает право локомотивной бригаде отказаться от следования в поездку.

Поручить ЦУВС предоставить до 01.02.1992 список продуктов питания на путь следования локомотивным бригадам с режимом работы от 4 до 8 часов и от 4 до 12 часов.

4. Установить 6-часовой рабочий день (36-часовая рабочая неделя) для локомотивных бригад.

Стороны принимают к сведению, что по заданию МПС заканчиваются в октябре 1992 года исследования психофизиологических нормативов и критериев напряженности труда локомотивных бригад с учетом условий и видов движения. Решение по данному вопросу будет принято в зависимости от полученных результатов.

5. Увеличить продолжительность ежегодных отпусков для локомотивных бригад на 15 дней.

Стороны принимают к сведению, что данный вопрос внесен в проект трехстороннего отраслевого тарифного соглашения. Срок до 01.03.1992. Вопрос о срыве локомотивных бригад с выходного дня должен решаться на основании ст.64 КЗоТ РСФСР, т.е. работа в выходной день может компенсироваться, по соглашению сторон, предоставлением другого дня отдыха или в денежной форме в двойном размере (в т.ч. возможен вариант присоединения дней отдыха к отпуску).

6. При определении времени выхода на пенсию машинистов и помощников машинистов, за выслугу лет учитывать все время их работы (в том числе и сверхурочное) по данной профессии. Пенсионный возраст уменьшить на один год за каждые 2,5 года работы по этим профессиям.

Стороны не пришли по этому вопросу к единому мнению. Представители координационного совета настаивают на варианте, предусматривающем предоставления права выхода на пенсию в 50 лет мужчинам и 45 лет женщинам, при выработке общего стажа работы – 25 лет мужчинам, 20 лет женщинам по профессии машиниста и помощника машиниста. При этом, для тех, кто не имеет полного стажа работы по этим профессиям, но имеет не менее половины льготного стажа (6 лет 3 месяца мужчины, 5 лет женщины), возраст (мужчины 60 лет, женщины 55 лет) требующийся для назначения пенсии, снижается пропорционально имеющемуся стажу. По этим профессиям – на 1 год за каждые 2,5 года у мужчин и на 1 год за 2 года у женщин.

Представители администрации МПС, Московской ж.д. заявляют, что для решения поставленного вопроса МПС заключил договор с ВНИИЖГ на предмет подготовки обосновывающих материалов для представления в Минтруд России и считают, что решение этого вопроса зависит от заключения медицинских органов и Верховного Совета РСФСР.

7. Установить перечень профессиональных заболеваний для локомотивных бригад по заключению Минздрава.

Стороны принимают к сведению, что МПС и ЦК профсоюза проводится работа по определению перечня профессиональных заболеваний локомотивных бригад, однако считаем необходимым, до 10 февраля ВНИИЖГу в соответствии с приказом №555 Минздрава СССР от 29.09.89 представить полный список профессиональных заболеваний локомотивных бригад. Указанный список профессиональных заболеваний довести до сведения локомотивных бригад. Продолжить разработку с учетом комплексной оценки условий труда по дополнению перечня профессиональных заболеваний локомотивных бригад. Ознакомить локомотивные бригады с существующим порядком индивидуального определения профессионального заболевания в каждом конкретном случае, помимо существующего перечня профессиональных заболеваний.

8. Ввести страховое медицинское обслуживание локомотивных бригад.

В связи с тем, что обязательное медицинское страхование населения вводится по Постановлению Верховного Совета РСФСР от 28.06.91 №1500-1 с 01.01.1993, рассмотрение данного требования отложить. Главсанупру в 1992 году провести подготовительную и разъяснительную работу.

9. При расчете выплаты разницы в заработке при переводе машиниста или помощника машиниста на нижеоплачиваемую работу (или установление инвалидности) в связи с увечьем или иным повреждением здоровья, связанным с работой, за величину прежнего заработка принимать средний заработок по данной профессии (на данном предприятии) на момент проведения расчета.

Стороны договорились включить в тарифное соглашение вопрос о том, что при каждом базовом повышении тарифных ставок и окладов на железнодорожном транспорте должен производиться перерасчет размера возмещения, выплачиваемого предприятиями работникам за причиненный ущерб в случаях получения увечья, профессионального заболевания или иного повреждения здоровья, связанного с исполнением ими трудовых обязанностей.

10. Установить предусмотренные законом компенсации и льготы локомотивным бригадам, работа которых соприкасается с территориями, подвергнувшимися радиоактивному заражению при аварии на Чернобыльской АЭС.

Стороны принимают к сведению, что руководством Московской ж.д. до 24.01.1992 будет издано указание, обеспечивающее предоставление компенсаций и льгот, предусмотренных законом РСФСР «О социальной защите граждан, подвергшихся воздействию радиации вследствие катастрофы на Чернобыльской АЭС» на основе карт радиоактивного загрязнения.

11. Ввести порядок обязательного предварительного проведения профилактических мероприятий в профилакториях перед прохождением периодического медицинского осмотра локомотивных бригад.

Стороны договорились, что данный вопрос должен быть решен, для чего:

– ЦУВС МПС, Управлению Московской ж.д. с участием Дорпрофсожа Московской ж.д. и ЦК профсоюза рассмотреть возможность и внести предложения по организации профилакториев на существующей базе (больницы, санатории-профилактории, дома отдыха, пионерские лагеря) для профилактики локомотивных бригад перед прохождением периодических медицинских обследований. Срок исполнения до 10.02.1992;

– ВНИИЖГ разработать и представить необходимые рекомендации по срокам профилактики локомотивных бригад. Срок до 01.03.1992.

12. Ввести обязательное государственное страхование локомотивных бригад.

Стороны констатируют, что вопрос частично решен телеграммой Министра №1481 от 18.08.89. Данный вопрос полностью включен в тарифное соглашение. Срок 01.03.1992.

13. В целях обеспечения гарантированной безопасности движения поездов обеспечить приоритетное выделение жилплощади для локомотивных бригад.

Стороны договорились, что решение этого вопроса относится к компетенции трудового коллектива предприятия.

14. Отменить Устав о дисциплине работников железнодорожного транспорта (во всех его формах).

Стороны не пришли по этому вопросу к единому мнению.

Сторона от представителей локомотивных бригад согласна с постановкой ЦК отраслевого профсоюза об отмене Устава о дисциплине работников железнодорожного транспорта, который внесен в проект тарифного соглашения на 1992 год (до 1 марта).

МПС, учитывая особую важность дисциплины работников ж.д. транспорта в вопросе обеспечения безопасности движения поездов, жизни и здоровья пассажиров и железнодорожников считает, что при отмене Устава должен быть утвержден специальный документ, регламентирующий вопросы дисциплины труда.

15. Отменить не предусмотренные ПТЭ и инструкциями обязанности локомотивных бригад, необоснованно ухудшающие условия труда, создающие опасность их здоровью.

Стороны пришли к мнению, что ОТ МПС до 01.02.1992 совместно с представителями дорог, отделений дорог и локомотивных депо, при обязательном участии представителей локомотивных бригад рассмотреть действующие инструкции, регламентирующие обязанности локомотивных бригад и принять решение об отмене обязанностей, не предусмотренных ПТЭ и другими нормативными актами МПС, а также ухудшающих условия труда или создающие ухудшение их здоровью.

Все вновь вводимые инструкции и другие нормативные акты МПС, дороги, отделений дороги и локомотивных депо, не регламентированные этими документами, должны быть утверждены МПС, а если в них предусмотрены требования, изменяющие условия труда и отдыха локомотивных бригад или создающие условия ухудшения их здоровья, должны иметь медицинское заключение, и согласованы с профсоюзом.

Настоящий протокол имеет обязательную силу для договаривающихся сторон.

от Координационного Совета – В.А.Курочкин,
А.М.Плотников, Е.А.Куликов, З.М.Гильманов;
от МПС – Л.И.Пингаев, И.В.Дорофеев, В.В.Титов
И.Т.Авдюхин, М.А.Абдуллаев, И.В.Волкова;
от Правительства Москвы – Б.И.Ткачук, В.Г.Романов;
с участием ЦК Независимого профсоюза
железнодорожников и транспортных строителей –
Л.Б.Титовой, В.С.Мышенкова

(ТА РПЛБЖ)

Некоторые пояснения к Протоколу:

1. Его 15 пунктов это, в основном, требования локомотивных бригад, которые были выдвинуты на собрании 06.02.1991 в депо им. Ильича.

2. В реализации некоторых пунктов (2,7) слова «по согласованию с ЦК Независимого профсоюза» следует по-

нимать, как издание МПС нормативного акта, требующего по законодательству согласования с профсоюзом. РПЛБЖ на момент переговоров еще создан не был.

3. Присутствие на переговорах представителей ЦК НПЖ и ТС было вызвано единственно тем, что переговоры проходили в их здании, так как у МПС не нашлось другого нейтрального помещения. И только желание не сорвать переговоры заставляло МПС мириться с их присутствием. Сам ход переговоров продемонстрировал еще раз позицию ЦК: соглашательскую по отношению к МПС и предательскую по отношению к рабочим, — и окончательно убедил нас в правильности решения о создании РПЛБЖ.

Переговоры прошли, объявленная МКС забастовка была погашена. Время шло, но подписанный протокол никто выполнять не собирался. Поэтому, только что созданному РПЛБЖ пришлось сразу же включиться в забастовочную борьбу. Забастовка прошла в двух депо: 1–3 марта 1992 г. в Москве-пассажирской-Курской и 5–6 марта 1992 г. в Москве-пассажирской-Киевской. И если угроза забастовки, объявленной МКС, заставила только «заговорить», то забастовка РПЛБЖ заставила администрацию выполнить подписанное соглашение. (Прим. ред.)

2.

Образование Российского профессионального союза локомотивных бригад железнодорожников

2.1.

Протокол дублированного собрания
локомотивных бригад цеха эксплуатации
локомотивного депо Москва-пассажирская-Курская
от 21.11.1991

Повестка дня:

1. О резолюции 2-й конференции локомотивных бригад, состоявшейся 29.10.1991 в Моссовете.
2. Об учреждении первичной профсоюзной организации профсоюза машинистов.
3. Обсуждение Устава профсоюза машинистов России.