

3.

РПЛБЖ и реформа железнодорожного транспорта

3.1.

Е.А.Куликов, «Отстоять интересы работника – главная задача РПЛБЖ»

Под маской реформы власти пытаются узаконить сокращение расходов на безопасность движения и увеличить численность руководящего аппарата при сокращении рабочих мест.

Не успело руководство МПС заявить о необходимости реформы на железнодорожном транспорте, как люди увидели истинные намерения реформаторов – развалить железные дороги, превратить их в убыточные предприятия, провести дальнейшее акционирование и обогатить узкую группу руководства и инвесторов этого широкомасштабного проекта.

Последнее время мы наблюдаем основные шаги подобной «реформы» – увеличение стоимости проезда при невысоком качестве обслуживания, массовые нарушения прав потребителей, пренебрежение требованиями безопасности движения, выдвижение идей о возможности управления локомотивом одним машинистом, массовое увольнение работников.

Кстати, о сокращениях. Очереди в кассах свидетельствуют о том, что потребность населения в услугах железной дороги не снижается. Действительно, если из С-Петербурга в Москву можно доехать на автомобиле, то путешествовать автотранспортом по всей России мало кому покажется комфортным. Казалось бы, логичнее увидеть у входа в депо объявления о вакансиях. Но, увы, сверху в депо спускают планы по сокращению штата инженерно-технического на 25% и ремонтного персонала на 50%.

Получается, что прежний объем ремонтных работ будет выполнять меньшее число работников, также как и возросший объем перевозок. На практике это будет означать, что в отремонтированный кое-как состав сядет не отдохнувший машинист, причем в одиночку (сэкономят на помощнике). Только вот начальников ни над машинистами, ни над ремонтниками не уменьшится (кому-то надо банкротить дороги). На начальниках решено не экономить. Да и после аварий, (которые наверняка участятся), надо кому-то расследовать причины, искать крайнего и информировать СМИ о бедственном положении на дорогах и необходимости акционирования.

Вот как будет выглядеть работа машинистов в проектах начальника ОЖД Г.П. Комарова:

- длинносоставные поезда, удлиненные станции, толкачи на руководящих подъемах, сдвоенные локомотивы, управляемые по системе многих единиц одной бригадой;

- удлиненные в 3 раза участки оборота локомотивных бригад, (влекущее сокращение штатов);

- увеличенные межремонтные сроки.

При этом в обычных вагонах дальнего следования культура обслуживания по-прежнему остается «совковой», от очередей в кассах до тараканов в вагонах. Люди пользуются такими услугами только ввиду отсутствия финансовых возможностей и альтернатив. Значительная часть населения находит постоянный рост цен за пассажирские перевозки необоснованным.

Вместе с наметившимся ростом благосостояния прослеживается тенденция к увеличению спроса на более дорогие, но качественные услуги. На многие фирменные поезда билеты распродаются заранее. Однако, повышенный уровень комфортности не приблизился к европейским стандартам. Потребителю гарантируется только лишь избавление от бед советских железных дорог – мокрого серого постельного белья, отсутствия нормального питания и необходимого минимума сервисных услуг, хамства и нарушения графика движения.

Это приведет к тому, что от услуг железнодорожного транспорта откажется, прежде всего, средний класс, т.е. люди, могущие себе позволить выбирать удобства и транспорт. Как показывает мировой опыт, при снижении

объема средств от услуг, оказываемых состоятельным клиентам, повышение заработной платы работникам так и останется обещанием.

Недовольство населения уровнем железнодорожных услуг используется «реформаторами», как оправдание необходимости нововведений. Люди, далекие от понимания того, что предлагается под видом реформы, верят, что в результате предлагаемых изменений железная дорога возродится.

К сожалению, ожидать этого не приходится. Главное, что делается сейчас, это – демонстрация убыточности и сокращения работников. При этом легче обосновать возможность акционирования и приватизации под предлогом избавления государства от лишних расходов, расставить на лакомые куски своих людей и восстановить прежнее состояние. Однако, крепкие хозяйственники не были бы таковыми, если бы забыли о госдотациях, (соответствующий пункт есть в программе), т.е. бюджетных деньгах – деньгах налогоплательщиков.

РПЛБЖ начинает акцию «прозрачность реформы железнодорожного транспорта» с открытым обсуждением всех процессов, проводимых МПС в рамках реформы. Приглашаем всех, в том числе и представителей Роспрофжела, высказаться о любых аспектах реформы.

(«Локомотивосоюз», №3 (41), май 2001г.)

3.2.

Иван Контроллеров, участник акции протеста,
член РПЛБЖ: «Понапишут тут, понимаешь ли...»

«Судьба порой возлагает литературный
талант на головы порядочных ослов»

В.Г.Короленко

Опять помянули в СМИ «добрым словом» членов РПЛБЖ. В этот раз отличился орган печати МПС и ЦК профсоюза российских железнодорожников – газета «Гудок».

10 октября в Москве, по инициативе Российского профсоюза локомотивных бригад железнодорожников, прошла акция протеста против приватизации железных

дорог. На следующий день, как и бывает в таких случаях на первой полосе «Гудок» поместил статью «С больной головы на здоровую», под авторством Андрея Крючкова.

В своей статье Крючков, в частности, пишет, что «пункты обвинения РПЛБЖ в адрес МПС действительно связаны со случаями поспешного высвобождения кадров, проблемами передачи объектов социальной сферы в муниципальную собственность, невысокими, в сравнении с некоторыми другими отраслями, заработками железнодорожников».

Побойтесь бога, Андрей. Разве можно называть случаями поспешного высвобождения, официальные планы избавиться от 35% железнодорожников? Это же около 550 тысяч человек!

«Позабыли» устроители акции и о существующих федеральной, отраслевой и дорожных программах содействия занятости высвобождаемых железнодорожников, отраслевой программе подготовки кадров, об Отраслевом тарифном соглашении, в котором, кстати, на период реформирования предусмотрены дополнительные гарантии».

В отношении Отраслевого тарифного соглашения автор прав. Какая радость! Прежде, чем меня вышвырнут на улицу, мне дадут дополнительные гарантии, правда, только на период реформирования. Простите, не греет!

«Я не стал напоминать своему собеседнику (председателю РПЛБЖ Е.Куликову – прим. авт.) о постоянной индексации заработной платы железнодорожников, говорить об их подготовке и переподготовке для получения новых специальностей, создании новых рабочих мест, деятельности региональных центров занятости по трудоустройству высвобождаемых железнодорожников и т. д.». Почему же автор этих строк не стал напоминать? Интересно было бы познакомиться с данными. И Евгений Куликов, действительно, не хуже Андрея Крючкова «осведомлен в этих вопросах». Споры об индексации зарплаты нам, к сожалению, приходится решать в судах, потому что ни на одной дороге Отраслевое тарифное соглашение в этой части не выполняется. А что касается остальных

красивых слов из приведенной цитаты, то у нас есть разные источники, из которых нам известно, что содействие занятости, по крайней мере на железной дороге, заключается в искусственном создании невыносимых условий для работников с тем, чтобы они увольнялись по собственному желанию. Ведь при этом не надо выплачивать пособий. Простите за грубый слог.

Не хочется спорить с автором заказной статьи на уровне «ты дурак – сам дурак». Пусть пишет. Наверное, для него это нормальная работа. Приведу только главную, на мой взгляд, цитату:

«О какой приватизации талдычат лидеры РПЛБЖ, если в утвержденной Правительством страны концепции реформирования отрасли и намек на нее нет? Российские железные дороги были, есть и будут государственными!»

Во-первых, в соответствии с действующим законодательством акционирование – это уже один из видов приватизации.

А во-вторых, раз уж автор упомянутой статьи «Гудка» упоминает отдельные слова из программы структурной реформы на железнодорожном транспорте, позволю себе поступить также. Но несколько иначе – без комментариев.

**Выдержки из Программы структурной реформы
на железнодорожном транспорте,
утвержденной Постановлением Правительства
Российской Федерации от 18.05.2001 №384**

Переход от монопольного состояния к конкурентному

«В отношении предприятий, осуществляющих конкурентные и временно-монопольные (по мере их демополизации) виды деятельности, будет решаться вопрос о приватизации. Государственное регулирование будет постепенно заменено рыночными механизмами регулирования во временно-монопольном и конкурентном секторах.

Третий этап реформы (2006–2010 годы)

На третьем этапе реформирования железнодорожного транспорта предусматривается:

- развитие частной собственности на магистральные локомотивы;

- переход большей части (60 процентов и более) парка грузовых вагонов в частную собственность;

- продажа лицензий на осуществление пассажирских перевозок в пригородном сообщении, ограниченных сроком действия;

В сфере грузовых перевозок:

- осуществляются мероприятия по повышению уровня конкуренции на рынке грузовых перевозок на участках сети, имеющих параллельные ходы (возможно, в европейской части России). При этом за данными компаниями сохраняются обязательства перед государством по осуществлению перевозок для обеспечения обороноспособности и национальной безопасности, а также проведению необходимых мероприятий по мобилизационной подготовке;

- создаются условия и стимулы для дальнейшего развития частной собственности на подвижной состав. Предполагается, что на данном этапе реформирования большая часть вагонного парка и часть локомотивного парка будут находиться в частной собственности;

- на базе предприятий промышленного железнодорожного транспорта, отдельных подъездных путей и строящихся новых отдельных железнодорожных линий могут создаваться вертикально интегрированные железнодорожные компании, владеющие подъездными путями и линиями, подвижным составом. Доступ на магистральные сети и рынок грузовых перевозок данным компаниям будет предоставляться на основе системы лицензирования.

В сфере пассажирских перевозок в дальнейшем следовании, которые организационно выделены в несколько самостоятельных региональных пассажирских компаний, открывается доступ частному капиталу.

Региональные пассажирские компании имеют право осуществлять пассажирские перевозки поездами своего формирования на всей территории страны вне зависимости от региона расположения той или иной компании.

Формируются условия для создания вне системы открытого акционерного общества «Российские железные дороги» частных пассажирских компаний на всех направлениях пассажирских перевозок.

С целью повышения эффективности пассажирских перевозок в пригородном сообщении заинтересованным компаниям, прошедшим соответствующую сертификацию, предоставляется возможность покупки лицензий на право осуществления пригородных перевозок в течение определенного периода.

Увеличивается количество компаний, осуществляющих пригородные перевозки, принадлежащих частично или полностью субъектам Российской Федерации и/или муниципальным властям.

Проводится продажа акций акционерных обществ, осуществляющих ремонт и техническое обслуживание в сфере железнодорожного транспорта, частным собственникам.

При осуществлении не основных видов деятельности, не связанных с перевозками, происходит дальнейшее развитие конкуренции, направленное на повышение эффективности деятельности и качества услуг, и полное их открытие для доступа частного капитала.

Сокращение числа занятых

Реорганизация системы федерального железнодорожного транспорта будет сопровождаться сокращением численности работников, превышающим предел естественной текучести кадров и выхода сотрудников на пенсию. Для обеспечения социальной стабильности на железнодорожном транспорте должна разрабатываться и реализовываться отраслевая подпрограмма федеральной целевой программы «Содействие занятости населения Российской Федерации на 2002–2005 годы».

Указанная подпрограмма будет включать в себя, в частности, следующие меры:

- стимулирование досрочного выхода на пенсию;
- поощрение добровольного увольнения (в том числе с зачислением высвобождаемых специалистов и работников ведущих профессий в кадровый резерв с частичной выплатой пособий).

Снижение расходов на социальную сферу

Для снижения бремени отраслевых расходов на социальную сферу предполагается осуществить следующие меры:

- продолжить вывод объектов социальной сферы за пределы железнодорожного транспорта в случае финансово-экономической целесообразности такого вывода;
- создать условия для повышения доли средств самих работников в финансировании расходов на содержание объектов социальной сферы.

Вывод объектов социальной сферы

В процессе реформирования системы железнодорожного транспорта будет продолжен вывод из нее объектов социальной сферы.

Объекты жилищно-коммунального хозяйства

Предусматривается продолжение вывода из состава предприятий железнодорожного транспорта жилья и объектов жилищно-коммунального хозяйства».

Вообще удивляет какая-то страсть авторов, подобных Андрею Крючкову, во всех наших действиях искать и намекать на каких-то заказчиков. Ну, если Вы достаточно осведомлены, так называйте вещи своими именами. Говорите, открыто и конкретно, если не лукавите. Вот я могу, открыто сказать, что заказчиками Вашей статьи являются МПС и профсоюзные боссы Рос-

профжела. Заказчиками и рецензентами правительственного проекта Трудового кодекса являются Всемирный Банк и Международный валютный фонд. Назову даже источник своей осведомленности: лично мне об этом сказал прямо и открыто аналитик Министерства финансов США Джеймс Ши 26.08.1999 в Вашингтоне. Заказчиками программы структурной реформы на железнодорожном транспорте являются те же ВБ и МВФ. Так кто же может быть заказчиком пикетов против приватизации железных дорог?

Акция 10.10.2002 проводилась в четырех городах России в рамках международной акции против приватизации железных дорог. Инициатор акции – Международный комитет против приватизации железных дорог, созданный в ноябре прошлого года в Санкт-Петербурге. В Комитет входят, кроме России, представители ряда стран, о чем мы уже писали. Об участии и формах проведения акции решения принимались коллегиально во всех подразделениях РПЛБЖ. Так что, «заказчики» этих пикетов, митингов, уважаемый Андрей Крючков – это мы сами.

(«Локомотивосоюз», №7 (51), октябрь 2002 года).

3.3.

ИК РПЛБЖ, «Приватизация железных дорог – тормоз развития и удар по пассажирам!»

В настоящее время идет подготовка к проведению международной кампании против приватизации железных дорог. Кампания планируется французскими, испанскими, итальянскими, британскими и шведскими профсоюзами. В пятницу, 14.03.2003 начнется объединенная забастовка в перечисленных странах против приватизации железных дорог.

В России с начала 2001 года проводится структурная реформа железнодорожного транспорта, представляющая собой программу приватизации железных дорог.

Официально объявленные цели реформы вместе с тем скрывают ее истинное содержание и неизбежные последствия:

- приватизация железнодорожного транспорта неизбежно ведет к росту тарифов, децентрализации управления, дальнейшему износу основных фондов;

- тщательно скрываются социальные последствия этих реформ: рост безработицы, снижение безопасности движения, рост травматизма, интенсификация труда работников железных дорог, отмена социальных льгот, как для железнодорожников, так и для остальных граждан;

- как показывает опыт приватизации железных дорог в Великобритании, подобные реформы ведут не только к коррупции, но и к перекачиванию государственных средств, т.е. денег налогоплательщиков в виде дотаций и субсидий, в карманы собственников частных железнодорожных предприятий.

Во Франции, Великобритании, Германии и других странах те же реформы показали свою несостоятельность.

Приватизация железных дорог ведет к социальному разрыву жителей разных регионов.

Во всех странах следствием приватизации железных дорог является рост числа крушений поездов.

Российский профсоюз локомотивных бригад железнодорожников уже не раз предпринимал активные действия по противостоянию «реформе», как проводимых Международным комитетом против приватизации железных дорог, так и по собственной инициативе. Наши требования:

- остановить процесс приватизации, сохранить централизованное управление и усилить государственный контроль над перевозочным процессом;

- реально обеспечить демократический контроль, в том числе контроль профсоюзов за расходованием бюджетных средств и использованием прибыли государственного железнодорожного транспорта;

– усилить финансирование отрасли и установить льготные цены на потребляемые железнодорожным транспортом ресурсы;

– организовать широкое общественное обсуждение целей и последствий реформы.

Мы призываем всех граждан, как потенциальных клиентов железнодорожного транспорта, заинтересованных в собственной безопасности, сохранности своих грузов и почтовых отправлений, приемлемой стоимости услуг, свободе передвижений, присоединиться к нашим требованиям, чтобы противостоять приватизации железных дорог.

13.03.2003

(ТА РПЛБЖ)

3.4.

Из материалов Международной конференции
«Акционирование железнодорожного транспорта – благо или тупик социально-экономического развития?»
25–26.10.2003, МО, пос. Аксаково

3.4.1.

Резолюция

С целью контроля над решением Конференции и проведением в жизнь политики Российского профессионального союза локомотивных бригад железнодорожников в области акционирования и приватизации железных дорог, учредить Комитет в защиту железнодорожного транспорта (КВЖТ), при участии представителей общественных движений и организаций.

По поручению участников конференции

Председатель РПЛБЖ,
Председатель КВЖТ
Е.А.КУЛИКОВ

(ТА РПЛБЖ)

3.4.2.

Обращение участников конференции к Президенту РФ В.В.Путину

Мы, участники международной конференции железнодорожников «Акционирование железнодорожного транспорта – благо или тупик социально-экономического развития?», состоявшейся 25–26.10.2003, обращаемся к Вам в связи с проводимой в настоящее время структурной реформой железнодорожного транспорта Российской Федерации.

Мы понимаем, что настало время преобразований на железных дорогах. Об этом свидетельствует положение в самой отрасли: нарушения в работе железнодорожного транспорта, плохое состояние подвижного состава, высокие цены на перевозки пассажиров и грузов, далекие от мировых стандартов условия труда железнодорожников, большое количество несчастных случаев, низкая заработная плата, значительный отток высококвалифицированных кадров и др.

Да, железнодорожный транспорт необходимо реформировать, но не путем приватизации. Само понятие реформы предусматривает изменение положения к лучшему. Однако, в нашем случае, состояние отрасли резко ухудшится; пострадают пассажиры, грузоперевозчики, работники железнодорожного транспорта.

Уже заранее можно указать главные негативные последствия приватизации железных дорог в нашей стране:

- приватизация приведет к резкому сокращению численности работников отрасли, а следовательно, росту безработицы;

- в погоне за прибылью частный инвестор не будет заинтересован в затратах на обеспечение безопасности труда работников отрасли;

- за счет усиленной эксплуатации подвижного состава увеличится число аварий, крушений поездов;

- частный владелец сделает ставку на поезда повышенной комфортности и скорости, привлекая платежеспособного клиента. Основная масса пассажиров в этом случае не сможет оплатить свой проезд;

– поскольку железнодорожный транспорт станет частным, льготники потеряют право на проезд. Дотации на железнодорожные билеты частник не гарантирует.

Частный владелец предприятия железнодорожного транспорта не заинтересован в решении проблем железнодорожников, в удовлетворении потребностей граждан России, в укреплении обороноспособности Страны, безопасности Государства. Железные дороги со всей их структурой должны оставаться в собственности Государства и им управляться. Только государственные железные дороги могут обеспечить:

– национальную безопасность и обороноспособность страны;

– безопасность пассажиров и грузов;

– свободное передвижение пассажиров и перевозку грузов по территории страны;

– регулируемые цены и тарифы;

– льготы инвалидам, пенсионерам и другим категориям граждан;

– безопасность и нормальные условия труда железнодорожников;

– гарантии кредиторам и инвесторам.

В связи с этим предлагаем:

– срочно пересмотреть условия акционирования отрасли с внесением необходимых изменений в законодательные акты, касающиеся приватизации железных дорог;

– разработать государственную программу развития технологической, экономической и финансовой составляющих отрасли;

– провести независимый аудит, с участием профсоюзов и заинтересованных общественных организаций, хозяйственной деятельности МПС, который покажет, насколько в действительности неэффективна деятельность отрасли.

Акционирование железных дорог и предприятий железнодорожного транспорта и последующая их распродажа частным владельцам грозят большими экономическими и социальными потрясениями для России. Опыт при-

ватизации железных дорог не дал положительного результата ни в одной стране, проводившей подобные реформы.

26.10.2003

По поручению участников конференции

Председатель
Российского профессионального
союза локомотивных бригад
железнодорожников,
Председатель комитета
в защиту железнодорожного
транспорта России
Е.А.КУЛИКОВ

(ТА РПЛБЖ)

3.5.

«НЕТ приватизации железной дороги!»

25.11.2003 Российский профессиональный союз локомотивных бригад железнодорожников принял активное участие в проводимом по инициативе «Комитета в защиту железнодорожного транспорта» (КВЖТ) санкционированном пикете у здания Министерства путей сообщения РФ на Лермонтовской площади около памятника М.Ю. Лермонтову.

Цель состоявшегося пикета – не допустить приватизацию железнодорожного транспорта.

В пикете приняли участие члены Российского профессионального союза локомотивных бригад железнодорожников из Москвы, Московской, Тульской, Курской, Рязанской, Калужской областей, Конфедерация труда России, Всероссийская Конфедерация Труда, профсоюзы НПГ, СОЦПРОФ, АЛС, РПД, «Достоинство», Демократическая партия России, Евразийский союз, всего около 150 человек.

Кроме того, в Перми 28.11.2003 состоялся пикет против приватизации железных дорог, пикет состоялся в

центре, около здания администрации города с 11-00 до 12-30. Участвовали в пикете профсоюз РПЛБЖ, профсоюз авиатехников Пермских авиалиний и профсоюз «Солідарность». Количесвом около тридцати человек, температура воздуха была -17 градусов. Присутствовала местная пресса и телевидение. Были выступления от всех присутствующих профсоюзов.

Позиция РПЛБЖ остается неизменной – «Да» реформам, «Нет» приватизации железнодорожного транспорта России.

Болезненно воспринял состоявшуюся акцию РОСПРОФЖЕЛ, выступивший по этому поводу с заявлением, осуждающим действия «лидеров РПЛБЖ». В официальном заявлении РОСПРОФЖЕЛ говорится: «...Требования, с которыми РПЛБЖ собираются выйти на пикет, явно запоздали, по крайней мере, на три года...». Допустим. А чем же в это время занимался РОСПРОФЖЕЛ?

Из заявления РОСПРОФЖЕЛа: «...Еще в марте 2000 года на Сочинской Ассамблее начальников железных дорог Российской профсоюз железнодорожников и транспортных строителей активно включился в работу по реформированию отрасли..». «... 26.09.2000 на заседании Президиума ЦК профсоюза была выработана позиция профсоюза к Концепции развития структурной реформы железнодорожного транспорта...».

В результате «совместных усилий» РОСПРОФЖЕЛа и МПС РФ принимается «Программа структурной реформы федерального железнодорожного транспорта». Обратите внимание на название – в нем ни намек на приватизацию. Но кто ознакомился с содержанием, текстом Программы, тот понимает, что подразумевается под «структурной реформой» – локомотивы, вагоны, предприятия текущего и капитального ремонта отдаются в частные руки. Эта программа – программа приватизации железнодорожного транспорта России.

Почему же РОСПРОФЖЕЛ «стыдливо» обходит молчанием этот факт – в заявлении ни слова о приватизации?

Все просто. Вспомним 90-е годы, годы повальной приватизации российских предприятий во всех сферах эко-

номики. До сих пор идеологов той приватизации поминают недобрым словом. Выражение «приватизация» в сознании народа ассоциируется с чем-то нехорошим, недобрым, связанным с преступностью. И это понимают «товарищи» из РОСПРОФЖЕЛА. Потому и молчат, боятся гнева народного за последствия «прихватизации» железных дорог.

И еще об одном молчит РОСПРОФЖЕЛ: в Программе четко говорится, что в процессе реформирования, (читай приватизации) будет происходить высвобождение (сокращение) работников. К чему это уже привело, мы видим не хватает людей, как в ремонте, так и в эксплуатации.

Из заявления РОСПРОФЖЕЛА: «... С 01.10.2003 начала вводится новая система оплаты труда, железнодорожный транспорт остался единым, 100% его акций принадлежат государству...». А в чем собственно заключается «новая система»? В процентном урезании размера премии?

И, во-вторых, надолго ли 100% акций будут принадлежать государству? «Структурная реформа» продлится аж до 2010 года. «Большой пирог» под названием железнодорожный транспорт ждет своих хозяев. В том «пироге», думается, найдутся куски и для «иудушек». А работникам, как всегда – дырка от бублика. Программа не предусматривает выделения акций простым работникам.

Почему же так произошло, «товарищи» из РОСПРОФЖЕЛА? С чего такой «лай» поднялся? Не удивимся, если среди будущих железнодорожных олигархов окажутся и бывшие лидеры РОСПРОФЖЕЛА. Вот где собака зарыта. Есть за что туманить мозги простому люду. И кто понимает это, давно покинул ряды этого, с позволения сказать, «профсоюза».

Так на кого же работает РОСПРОФЖЕЛ? На работников?! На работодателей!? А может какие-то свои интересы?

(«Локомотивосоюз», №1 (56), январь 2004 года)