

4. Железнодорожные профсоюзы в колдоговорном процессе отрасли

4.1.

*Н.С.Павлов, машинист депо «Пушкино»,
«Добрый и злой следователь, или Что такое
профсоюзная секция Роспрофжелла?»*

При Центральном Комитете РОСПРОФЖЕЛа на протяжении ряда лет официально действует «профессиональная секция работников локомотивного хозяйства» (далее профсекция). Для чего создана такая организация? Оказывается, «с целью более глубокой и квалифицированной проработки проблем социальной жизни конкретной профессии работников железнодорожного транспорта... и выработки мер, обеспечивающих социальную защищенность трудящихся».

В составе секции 12 человек под руководством машиниста депо «Иркутск» товарища В.П. Сапачева. Профсекция постоянно участвует во всевозможных «тусовках»: школах передового опыта, съездах, пленумах, семинарах и тому подобных мероприятиях. Материалы об этом периодически мелькают в профсоюзных газетах.

Каковы же результаты работы профсекции и в чем заключается ее истинная сущность, мы можем наблюдать на следующем примере.

На протяжении многих лет МПС проводит сетевые школы в разных депо на разных дорогах – в Лисках, Россоши, Кургане, Перми. Профсекция там постоянный участник. В 1998 году товарищ В.П. Сапачев резко критиковал политику МПС в части перевода локомотивных бригад на работу в «одно лицо». В частности, господин Сапачев подчеркнул: «В депо «Барабинск» Западно-Сибирской железной дороги из 20 кандидатов на такую работу после профотбора осталось 11 человек, после медкомиссии – всего 4 человека». То же самое товарищ Сапачев повторил в 1999 году в Ульяновске. Цитирую: «Особенно настораживает активная агитация за работу машинистов

«в одно лицо». За короткий период времени в депо «Абакан» недосчитались шести квалифицированных работников: два машиниста умерли, а четверо списаны по состоянию здоровья (из работающих в одно лицо)».

Далее в речах господина Сапачева летят «громы и молнии» на качество работы локомотивов, состояние кабины управления, удлинение тяговых плеч, рост сверхурочных и т.д. и т.п.

Вот слова товарища В.П. Сапачева в 2001 году: «Положение с безопасностью остается тревожным, допущены серьезные браки, сон на локомотиве, проезд, крушение, уход электропоезда... Условия труда локомотивных бригад ухудшаются, вызывая определенные негативные последствия.... Из-за высокого психоэмоционального напряжения, воздействия вредных факторов и других причин, приводящих к снижению здоровья, в последнее время особое значения приобрела проблема внезапной смерти членов локомотивных бригад...»

И опять слова, слова, слова! Когда же, интересно, конкретные дела будут? Максимум, что предлагает председатель профсоюзной секции – направлять слезные петиции «в департамент локомотивного хозяйства, здравоохранения, начальникам железных дорог, руководителям ЦК профсоюза».

Не хватает разве что петиции царю-батюшке. Может быть, нам на поклон придти к руководству РОСПРОФЖЕЛА, чтобы они еще раз выслушали те проблемы, о которых им и без наших напоминаний прекрасно известно?

А может быть уже пора по столу шарахнуть нашим рабоче-крестьянским кулаком? Не просить, унижаться – требовать пора!

Так что, если товарищ В.П.Сапачев, Вы не выдвигаете своих требований – присоединяйтесь к нашим!

Или не входит в Ваши планы портить отношения с сильными мира сего? Себе дороже? Не потому ли было отказано представителям РПЛБЖ в участии в работе Вашей профсоюзной секции? Или Ваша критика является заранее запланированной, чтобы народ думал, что Вы действительно боретесь за их здоровье, социальные пра-

ва, а профсекция на самом деле существует лишь для отвода глаз?

С каждым днем буксование усиливается, растет напряжение, падает нагрузка! Все ближе и ближе «разносное» буксование, и вскоре полетят клинья, подшипники, секции обмоток ваших двигателей! Как же Вы в глаза коллегам тогда смотреть будете, товарищ Сапачев, что Вы им тогда скажете?

О том, как сидели у блюда? Как поддерживали министра Аксененко, когда его, наконец, вызвали для отчета в Генпрокуратуру? Как бесцельно просиживали штаны на всяких заседаниях, семинарах, пленумах, пока Ваши коллеги из депо Иркутск делали за Вас Вашу работу, оплачивая Ваше время из своих пустых карманов!

Может быть, ответив на эти вопросы, будет легче понять, с кем и кто на самом деле, Вы, товарищ Сапачев?

(«Локомотивсоюз», №1 (45), январь 2002 года)

4.2.

С.Ю.Линев, председатель ПК РПЛБЖ
локомотивного депо «Железнодорожная»,
«Уважаемый автор, мы статью прочитали вашу...»

Тут недавно в «Московском железнодорожнике» (№22 от 8 июня т. г.) статейка одна опубликована: «На чужом несчастье свое счастье не построишь». Под рубрикой «Заметки по поводу» свое творение читателям заместитель главного редактора Александр Роменский представил. Занятная такая статейка...

18.05.2002 Московский областной суд признал забастовку 29 апреля в депо Железнодорожная незаконной. Вот человек и поспешил сообщить радостную новость окружающим, заодно еще разок «поохотиться на ведьм», то есть на членов РПЛБЖ депо. Надо отдать должное автору, саму забастовку он стороной не обошел, уделил ей внимание. Прочитали мы, члены РПЛБЖ депо Железнодорожная, эти «заметки по поводу», и наши сердца пере-

полнились нежными чувствами к господину Роменскому. Какой все-таки он молодец, как умело перевернул все с ног на голову. К сожалению, промолчать, сделав вид, что не заметили его журналистских потуг, не можем. И вот наш «ответ Чемберлену».

Уважаемый автор, мы статью прочитали вашу. За три капельки фактов вы наполнили ложью чашу. Факты – вещь серьезная (вам ли это, как журналисту, не знать!), поэтому и аргументы следует подбирать «железобетонные». В статье же «На чужом несчастье...» все на уровне «кто-то, что-то там сказал». Впрочем, давайте ближе к тексту, вашему тексту, господин зам. главного редактора. Итак, цитируем: «29 апреля 2002 года, в 4 часа утра, был остановлен Горьковский ход на Московской магистрали. Остановлен внезапно – в 3.45 дежурному по локомотивному депо Железнодорожная принесли предупреждение о том, что профсоюзный комитет Российского профсоюза локомотивных бригад железнодорожников (РПЛБЖ) начинает через 15 минут забастовку. «Белый» профсоюз, как его еще называют, пошел на грубое нарушение закона – сроков, процедур и требований, предусмотренных Трудовым кодексом при объявлении забастовки, чтобы громко заявить о себе в канун Первомай». Как вы думаете, господин Роменский, состоялась бы эта забастовка, объяви мы о ней, согласно всем требованиям ТК, заранее? Правильно думаете, ибо руководство депо Железнодорожная тут же обратилось бы с исковым заявлением в суд о признании ее незаконной. Нашлись бы какие-нибудь неточности, придрались бы к чему-нибудь, и забастовка не состоялась бы. Вот таков расклад. Так какая разница, объявлять ли о ней за 10 суток или за 15 минут? Относительно даты ее проведения... Ну, так звезды распорядились, карты легли и т. д. Какое хотите объяснение, такое и выбирайте. Впрочем, чем вам, господин Роменский, Первомай не угодил? Надеемся, вы не забыли, что еще совсем недавно 1 мая отмечалось как Международный день солидарности трудящихся. Вот РПЛБЖ депо Железнодорожная и доказал, что он не на словах борется за права своих членов.

Заодно ответьте, господин А. Роменский, почему не снизошли до беседы с забастовщиками? Мы-то догадываемся почему: начальство не велело. (Дать мнение только одной стороны – это, между прочим, как-то не согласуется с профессиональной этикой журналистов). Понимаем: кто платит, тот и заказывает музыку, статьи и т. д. Ведь не станете же вы утверждать, что написали свои заметки по велению души, а не корысти ради?! Не верим, как и тому, что ваш гонорар за данную статейку пошел «на повышение зарплаты, улучшение условий труда и отдыха» журналистов МоЖа.

Заработная плата часто упоминается в «заметках по поводу». (Видимо, автор из тех любителей, которые не стесняются заглядывать в чужой карман). Да, основное требование членов РПЛБЖ депо Железнодорожная (только одно из требований!) – повышение зарплаты. «...Не может наша железная дорога платить, как в Америке, машинисту тысячу долларов», – утверждаете вы, господин А. Роменской. Во-первых, кто говорит о долларах? Мы, да будет вам известно, зарплату в рублях получаем. Во-вторых, почему нам нельзя платить достойную зарплату? Только лишь потому, что «мы живем в сложный, переходный период и должны ставить реальные задачи». Времена не выбирают, а в нашей в стране, когда они не сложные-то были? Что касается вашего призыва ставить реальные задачи, то забастовщики и поставили перед своим руководством реальную задачу – изыскать средства и повысить зарплату всем работникам депо на 50 процентов. И не наша это обязанность экономически обосновывать и просчитывать, откуда взять для этого дополнительные средства. У нас в депо достаточно бухгалтеров и экономистов, которым деньги как раз за обоснование и расчеты платят. И почему вы, господин зам. главного редактора, за сравнение вдруг взяли Америку, бывали там что ли? Нам, простым машинистам, к сожалению, не довелось пока лично познакомиться с американской действительностью. Но и без этого знаем, что в любой цивилизованной стране, в том числе и в Америке, в случае ущемления прав рабочих на их защиту встает профсоюз.

И никто из руководства, будь они трижды не согласны с его мнением и решением, не кричит, на заказные статьи деньги не выбрасывает. Мирно все как-то решают.

«Очевидно, прибавку к зарплате надо заработать. Заработать, «вцепившись в поручни», как же еще?» – рекомендуете вы нам, машинистам. Еще можно заработать, если вести электропоезда, а не болтаться на поручнях! Кстати, поручень – это ручка в вагоне, за которую держатся рукой при движении, спуске, подъеме. Для движения состава существует пульт управления, за которым машинисты как раз и проводят не один час. «Постоять» за пультом в напряжении – это вам не статейку настроить. Позвольте небольшое отступление. 20 мая прошло совещание начальника Московской железной дороги с председателями профсоюзных комитетов, начальников локомотивных депо, руководителей МЖД, на котором председатель Дорпрофсожа Московской ж. д. В. М. Желтоухов сообщил: «Программа повышения заработной платы разработана МПС. Дорпрофсоюз ее поддерживает. Есть резервы ее повышения за счет подсобно-вспомогательной деятельности». Об этой подсобно-вспомогательной деятельности и в статье «На чужом несчастье...» вы упоминаете. Знаете, каждый должен заниматься своим делом: строители дома возводить, дворники улицы и дворы мести, врачи лечить, машинисты поезда водить.... А коль пироги начнет печь сапожник, государством управлять кухарка, то получим прямо по-черномырдински: хотели как лучше, а получилось как всегда.

«Сегодня зарплата машиниста в депо Железнодорожная составляет 10500 рублей, помощника машиниста – 7–8 тысяч, – удивился я. – Для Москвы – выше средней. На той же встрече (т. е. на совещании по безопасности движения в депо Железнодорожная 7 мая – прим. автора) с начальником дороги говорилось, что молодой сотрудник транспортной милиции начинает с 1700 рублей». Как банально, автор статьи еще бы над учителями и врачами, относительно их мизерных зарплат, крокодиловы слезы пролил. Если учителей и врачей не устраивает их зарплата, но для ее повышения они не предпринимают никаких

мер, значит, они ее заслуживают. Да будет вам известно, заместитель главного редактора, что упомянутые вами суммы – это деньги, заработанные машинистами честно, путем переработок. Нормы часов в депо Железнодорожная постоянно перекрываются. Люди практически дома не живут: из поездки – в поездку... 10500 рублей – это зарплата за 190–200 часов работы. Вот откуда такие «огромные» суммы. Поэтому, прежде всего, не мешало бы высокому начальству у администрации нашего депо поинтересоваться: «А почему это у вас для машинистов нет нормы часов? Почему у вас несколько десятков человек вот уже 2 года в отпуск не ходили?». Об этих нарушениях в МОЖе что-то не пишут. Объясните нам также, почему это журналисты всегда бастующих лбами с бюджетниками сталкивают: учителями, врачами, теперь вот с милицией? Почему не сравнить, к примеру, зарплаты машинистов с депутатскими суммами. Интересное бы сравнение получилось, не в пользу людей, ведущих составы.

Но вернемся к вашим запискам, где о забастовке 29 апреля сказано следующее: «В ночь с воскресенья на понедельник отказались приступить к работе 82 машиниста и их помощника. Было отменено 17 электропоездов, еще 25 пошли не по своему графику. Если в каждой электричке размещается до трех тысяч пассажиров, нетрудно подсчитать, сколько людей не доехало или опоздало к месту своего назначения. Но самое страшное – создалась реальная угроза их жизни и здоровью». Или вот еще цитата из вашего творения: «Из показаний Светланы Потапенковой: «Шестнадцать лет езжу на работу от станции Храпуново, столько людей не видела. Как на демонстрации. Дойти до билетной кассы невозможно. На платформе нет свободного места. Подошла электричка; открылись только передние двери, началась давка. Вполне кто-то мог свалиться под поезд. У людей паника, истерика. «...» ...вдоль всего шоссе шли потоком люди». Талантливо, особенно о бредущих вдоль дороги толпах людей. В Москву, в Москву, до которой около 50 километров! Триллеры не пробовали писать, господин Роменский? У вас бы получилось: давка, паника, ревушие женщины, а на плат-

форме «выбритый, выглаженный и корректный человек с портфелем». Кстати, если вы уж такой знаток электропоездов, не подскажите, где в электричке задние двери?

В тот же день в выпусках новостей НТВ, РТР прошли сюжеты о забастовке членов РПЛБЖ депо Железнодорожная, что называется по «горячим следам», с места события. Очереди в кассы показали, забастовщиков и пассажиров тоже. Вы, видимо, эти сюжеты не видели, а те бы услышали, что о нас, о забастовщиках, говорили люди. Поддерживали они нас! Им, между прочим, никто за это не платил.

Позвольте спросить, дорогой господин зам. главного редактора, на кой, извините, черт, вы на нас всех собак повесили? Да, реальная угроза жизни и здоровью имела место, потому что электрички вели люди давно не вставшие к пульта управления. Вы приводите слова Виктора Шикунова, мастера цеха эксплуатации депо Железнодорожная: «Так как я имею право на вождение электровоза, вышел в то утро на маршрут. Надо же было вывозить людей... «...» Выехали потихонечку на 7-й путь. Стояли на посадке минут 10. И также потихоньку поехали». Вас не смущает, почему бывший машинист, работающий в депо мастером «выехал потихоньку на 7-й путь» и также «потихоньку поехал»? Ларчик просто открывается. Человек несколько лет не водил поезда. Да, он умеет управлять локомотивом, но есть особенные приемы, надо, к примеру, знать расположение светофоров и т. д. С машинистами постоянно проводят обучения. Шикунов, ведущий электропоезд, – это ли не угроза безопасности людей?! Кто на это решился: забастовщики или администрация депо? А вы с таким пафосом: «однако, парализовать пригородное движение столичного мегаполиса забастовщикам не удалось. Электрички повели другие».

«На ст. Железнодорожная были отключены турникеты, и все билетные кассиры выдавали справки опаздывающим пассажирам. Потом подсчитали, – оформлена почти тысяча справок». Вы этому удивлены, господин А.Роменский? Мы нет, так как на Московской железной дороге очень часты ситуации, когда отменяют поезда (причем,

и в часы пик), электропоезда задерживаются. В этих случаях желающим билетные кассиры также выдают справки и не меньшее количество, чем 29 апреля.

«В результате незаконных действий Московская дорога потеряла немалые средства, которые могли бы пойти на повышение зарплаты, улучшение условий труда и отдыха железнодорожников». Отнесем это к неудачной шутке, потому что и вы сами, судя по всему, сомневаетесь в том, что средства пошли бы на повышение зарплаты, улучшение условий труда и отдыха железнодорожников.

Обиделись мы немного на вашу статью, господин зам. главного редактора Александр Роменский. Но, внимательно ее перечитав, поняли, что в душе вы на нашей стороне, если рискнули, судя по всему в заказную статейку, втиснуть: «Приведу еще одно изречение: пока идут переговоры, пушки молчат. Так вот, о переговорах вспомнили только после забастовки». Как точно подмечено! До забастовки нас, членов РПЛБЖ депо Железнодорожная, начальство чуть ли не за тварей дрожащих держало. Дескать, вы не должны сметь свое мнение иметь и голову поднимать. Наши требования, выдвинутые в сентябре 2001 года (о которых вы в своих «записках» тоже упомянули), были рассмотрены администрацией лишь 28.03.2002. Конечно, лучше поздно, чем никогда, но не полгода же ответа ждать! Начальнику депо, видите ли, можно обижаться, губки надувать (это, когда на его письменный ответ с нашей стороны никакой реакции не последовало), а мы чем хуже? У нас тоже собственная гордость есть. Это и ответ на вопрос, почему мы забастовку откладывали. Все ждали, что начальство снизойдет до нас, хоть как-то попытается решить вопрос, ответит на наши сентябрьские требования. Однако администрация длительное время уклонялось от участия в примирительных процедурах. Поэтому, когда мы поняли, что нас просто «динамят», прибегли к забастовке, как к единственному способу обратить на себя внимание.

Из статьи «На чужом несчастье...» мы узнали, что забастовку 29 апреля в депо Железнодорожная начальник МЖД В. Старостенко назвал вторым поражением после

крушения на ст. Москва-пассажирская-Ярославская. Важно осмыслить содеянное и сделать правильные выводы, чтобы не допустить больше такого позора. В конце концов, надо уважать честь мундира». Руководству Московской железной дороги, администрации депо Железнодорожная самое время взяться за работу, осмыслить, сделать правильные выводы, найти консенсус. И помнить, что не только надо честь мундира уважать, но и простых рабочих».

(«Локомотивсоюз», №5 (49), июнь 2002 года

4.3.

Колдоговорная кампания в железнодорожной отрасли в 2004–2005 годах

4.3.1.

Обращение Председателя РПЛБЖ Е.А.Куликова к Председателю РОСПРОФЖЕЛа Н.А.Никифорову

Председателю Российского профессионального
союза железнодорожников и транспортных строителей
Н.А.Никифорову

Уважаемый Николай Алексеевич!

В связи с произошедшими изменениями на железнодорожном транспорте, и как следствие, изменениями взаимоотношений работников с представителями работодателя, сегодня особенно остро стоит вопрос сохранения рабочих мест, улучшения условий труда работников, защиты их интересов на фоне явного наступления работодателя на их права.

Осознавая единство интересов работников, объединенных в профессиональные союзы, и понимая необходимость регулирования трудовых отношений, особенно в результате создания ОАО «Российские железные дороги» и смены форм собственности предприятий железнодорожного транспорта, Исполнительный комитет РПЛБЖ

предлагает провести совместные консультации по созданию единого представительного органа работников для ведения коллективных переговоров, разработки единых проектов коллективного договора и ОТС, с целью заключения их с ОАО «Российские железные дороги» и Министерством транспорта РФ.

26 апреля 2004

Председатель РПЛБЖЕ
А.КУЛИКОВ

(ТА РПЛБЖ)

Комментарий ред. А.Н.Никифоров в полном соответствии с установившейся традицией взаимоотношений руководства РОСПРОФЖЕЛА с РПЛБЖ проигнорировал это обращение. В результате было подписано сепаратное соглашение между РОСПРОФЖЕЛОм и руководителями МПС. А это, в свою очередь, повлекло за собой очередное заметное обострение социальной напряженности в железнодорожной отрасли.

4.3.2.

Правда и ложь о голодовке активистов РПЛБЖ
22.09.2004

4.3.2.1.

Информация

07.09.2004 активисты Российского профессионального союза локомотивных бригад железнодорожников планировали провести акцию протеста – голодовку. Однако, в связи с трагическими событиями в Беслане, Исполнительным комитетом РПЛБЖ было принято решение о перенесении сроков проведения акции на 22 сентября.

Пресс-служба РПЛБЖ

(«Локомотивосоюз», №8 (63), сентябрь 2004 года)

4.3.2.2.

«22 сентября мы начали голодовку!»

Нашему профсоюзу 12 лет, и все эти годы руководство отрасли совместно с профсоюзом РОСПРОФЖЕЛ, входящего в ФНПР, препятствует нашей деятельности. Проводится открытая политика, направленная на уничтожение нашего профсоюзного движения. Идет массированное давление, травля членов РПЛБЖ, особенно после открытого выступления РПЛБЖ в октябре 2003 года против приватизации железнодорожного транспорта. Наши призывы к здравому разуму, соблюдению законодательства, не находят взаимопонимания. В лучшем случае, от нас отмахиваются, как от назойливых мух, в худшем – в ход идут шантаж, подлог, угрозы.

Мы хорошо осознаем, объявляя голодовку, на что идем. Однако, на сегодняшний день, иной меры протеста наши «независимые» депутаты Госдумы от ФНПР просто не оставили.

Голодовка началась в среду, 22 сентября. В ней приняли участие 30 человек».

Мы требуем:

– увеличения минимальной заработной платы работникам ОАО «Российские железные дороги» до уровня средневропейского. Цены в России (на топливо, энергоносители и т. д.) практически мировые, и они, по мнению специалистов, в дальнейшем будут только расти, в то время как увеличение заработной платы работников отрасли планируется не раньше 2007 года;

– включить в перечень профессий и должностей, которым положена доплата за вредные и опасные условия труда, профессии работников железнодорожной отрасли, работающих во вредных и опасных условиях труда в соответствии с результатами аттестации рабочих мест;

– в соответствии со ст. 37 Конституции Российской Федерации (гарантирующей каждому право на труд, в условиях, отвечающих требованиям безопасности и гигиены, право на отдых) прекратить нещадную эксплуатацию работников отрасли;

– положить конец практике шантажа и давления членов РПБЛЖ; предоставить работникам отрасли в соответствии с Конвенцией 87 МОТ «О свободе ассоциации и защите права на организацию» право самим выбирать, в рядах какого профсоюзного объединения состоять, а не загонять их добровольно-принудительно в ряды РОСПРОФЖЕЛа. («Трудящиеся и предприниматели, без какого бы то ни было различия имеют право создавать по своему выбору организации, без предварительного на то разрешения, а также право вступать в такие организации на единственном условии подчинения устава этих последних». Конвенция МОТ №87, ст. 2);

– предоставить нашему профсоюзу, в соответствии с Конвенцией 98 МОТ «О применении принципов права на организацию и на ведение коллективных переговоров», право участвовать в разработке, обсуждении и принятии коллективных договоров.

Оргкомитет акции протеста уведомляет: в связи с тем, что в результате проведения акции нами достигнуты поставленные цели, а именно:

– через СМИ проинформирована общественность о нарушениях в ОАО «Российские железные дороги» Конституции РФ в части права работников на объединение, российского законодательства в части нарушения прав профсоюзов и трудового законодательства;

– выражена солидарность с нашими товарищами, членами первичек РПБЛЖ локомотивных депо Перми и Свердловска;

– получено устное предложение от одного из руководителей железнодорожной отрасли о начале переговоров и выражена готовность рассмотреть заявленные нами требования;

оргкомитет считает возможным приостановить проведение голодовки (с 08.00 часов 23.09.2004). В случае отказа от переговоров, 27 сентября на Чрезвычайном съезде РПБЛЖ будет рассмотрен вопрос о проведении Всероссийской забастовки.

Пресс-служба РПБЛЖ

(«Локомотивосоюз», №8 (63), сентябрь 2004 года)

4.3.2.3.

В.Симонин, «Машинисты начинают голодовку»

«7 сентября активисты Российского профсоюза локомотивных бригад железнодорожников (РПЛБЖ) планировали провести акцию протеста – голодовку. Однако, в связи с трагическими событиями в Беслане, Исполнительный комитет организации перенес ее начало на 22 сентября. Вчера рано утром в голодовку включились в Екатеринбурге 7 человек, в Перми – 8, в Москве – 10. Всего принять участие в ней приняли решение около 40 человек. О цели и причинах акции на состоявшейся в столице пресс-конференции рассказали председатель профсоюза Евгений Куликов и председатели первичных организаций Сергей Бурцев и Николай Павлов.

Профсоюз объединяет четыре тысячи работников железнодорожного транспорта, в основном членов локомотивных бригад. Ему 12 лет, и все эти годы руководство отрасли совместно с «официальным» Российским профсоюзом железнодорожников (Роспрофжел), входящим в шмаковскую Федерацию независимых профсоюзов России (ФНПР), не только препятствуют его деятельности, но и добиваются прекращения его деятельности. Е.Куликов привел ряд примеров такой деятельности. Членов РПЛБЖ нагло шантажируют, пугая угрозой снижения зарплаты или даже просто увольнением с работы, если они не перейдут в Роспрофжел. В ряде случаев, особенно в тех населенных пунктах, где железнодорожные депо являются градообразующими предприятиями, такие угрозы распространяют и на членов семей машинистов и их помощников.

Массированное давление и травля членов РПЛБЖ особенно усилилось после того, как в октябре прошлого года этот профсоюз выступил против приватизации железнодорожного транспорта, и достигло особого накала к концу нынешнего года в связи с приближением периода заключения коллективных договоров между работниками и работодателями. Дело дошло до того, что, вопреки существующему законодательству, по приказу начальст-

ва различного уровня РПЛБЖ отказывают в выделении помещений и в перечислении бухгалтерией взносов от членов союза в его кассу. В некоторых случаях дело доходит до применения физической силы к активистам действительно независимого профобъединения.

Е.Куликов особенно подчеркнул то обстоятельство, что возглавляемому им профсоюзу, власти, используя юридические «аргументы», препятствуют в проведении забастовок, хотя Трудовым кодексом забастовка, как способ защиты рабочими своих законных прав, не запрещена. Но этот кодекс так прописан с подачи и при поддержке в Госдуме заместителя председателя ФНПР А.Исаева, что воспользоваться этим правом людям наемного труда весьма затруднительно. Вот почему, для нынешней акции протеста активисты РПЛБЖ выбрали голодовку, как способ привлечь внимание общества к острым проблемам железнодорожного транспорта России. В том числе и таким, которые угрожают безопасности и самой жизни пассажиров.

Требования голодающих включают в себя, в частности, следующие пункты: об увеличении заработной платы работникам ОАО «Российские железные дороги» до средневропейского уровня; включении в перечень профессий и должностей, которым положена доплата за вредные и опасные условия труда, работников жeldортранспорта, трудящихся в таких условиях; привести в соответствие с нормами реальное время работы локомотивных бригад; предоставить РПЛБЖ право на работу по заключению коллективных договоров».

«...трудящиеся должны получать такую зарплату, чтобы быть платежеспособными покупателями по ... прогрессивно сбалансированным ценам и тарифам необходимым для жизни товаров и услуг (питание, жилье, энергия, транспорт) и, более того, платежеспособными их выкупить без явлений дефицита и перепроизводства». (Академик Роберт Нигматулин, Как обустроить экономику России: экономический манифест.)

(«Советская Россия», 23.09.2004)

4.3.2.4.

Е.Куликов, Председатель РПЛБЖ:

«Фантазии Кириллина»

(ответ на статью «Фокусники» в газете «Гудок»)

22 сентября сорок активистов Российского профессионального союза локомотивных бригад железнодорожников (РПЛБЖ) начали акцию протеста – голодовку. В тот же день мы дали пресс-конференцию для российских СМИ, на которой сообщили о причинах, заставивших нас пойти на этот шаг, рассказали об истинном положении дел в отрасли. А положение дел, откровенно говоря, гладко только на бумаге: на страницах подведомственной прессы, в отчетах да справках, предоставляемых нижестоящим руководством вышестоящему. В них, как правило, не отражаются случаи травматизма на железной дороге, нарушения техники безопасности, чудовищные переработки, «готовность» к рейсу пассажирских поездов...

В пресс-конференции участвовал и представитель транспортной газеты «Гудок» Михаил Кириллин (догадываемся, что это псевдоним), разродившийся на страницах данного печатного органа (№187 от 06.10.2004) статьей «Фокусники». Нужно только иметь немного воображения, чтобы написать то, что написал Кириллин о Российском профессиональном союзе локомотивных бригад железнодорожников и о проведенной профсоюзными активистами голодовке! При чтении данного опуса мы постоянно встряхивали головой, дабы избавиться от навешиваемой на уши лапши. Исказив действительность, допустив ряд неточностей, автор умудрился в первом же предложении перевернуть дату проведения пресс-конференции, вместо 22 сентября, указав 22 августа. Да и профсоюзными терминами человек не владеет (выпускающий редактор столь уважаемой газеты, видимо, тоже). Так, Кириллин почему-то членские взносы, обязательные для уплаты членами любого профессионального союза, в т.ч. и РПЛБЖ, назвал «членскими сборами». Взнос и сбор – это не одно и тоже (в словарь Ожегова заглянули бы). Стыдно допускать столь грубые ляпы, тем более журналисту, пишущему на профсоюзную тему.

...Как сказал один умный человек, «информация, так же как и осетрина, бывает только первой свежести. А если есть какие-то неточности, то кому интересно с ними возиться». Вот и мы вначале решили не обращать внимания на данную статейку, тем более «Гудок», как хорошо известно, о Российском профессиональном союзе локомотивных бригад железнодорожников положительно еще ни разу не написал. Но это мы: члены РПЛБЖ, работники локомотивных бригад, железнодорожники, поддерживающие наше профсоюзное движение, – способны отделить зерна от плевел. А кто-то, далекий от истинного положения дел, возможно, примет кириллинские фантазии за чистую монету. В итоге, посоветовавшись, пришли к мнению – ответить и Кириллину на его «журналистский шедевр», и заказчикам данного материала, и всем, кому не по душе деятельность нашего профсоюза.

Объявляя голодовку, мы выдвинули ряд требований, одно из которых, – прекращение нещадной эксплуатации работников отрасли. Именно эксплуатации, т. к. режим работы, условия труда на железной дороге сегодня только с этим и можно сравнить. Во время грандиозного пиара, предшествовавшего акционированию Российских железных дорог, работникам золотые горы обещались: от повышения в несколько раз заработной платы до создания европейских условий труда. В итоге имеем: заработную плату, отстающую от жизненного уровня; сокращение представителей ведущих железнодорожных профессий, что незамедлительно сказалось на увеличении нагрузок на работников, огромные переработки. Ныне уже не редкость, когда часы переработок, к примеру, у машинистов, оказываются значительно выше (случается и в полтора раза!) общего количества сверхурочных, предусмотренных п. 5 приказа №7 Положения об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха, условиях труда отдельных категорий работников железнодорожного транспорта, непосредственно связанных с движением поездов. Непонятно, для чего, а главное – для кого издано данное Положение? Судя по всему, не для руководителей депо. Им, понимаешь ли, известно, что «локомотивщики в свое

свободное время подрабатывают на стороне». «Пусть они лучше это делают у нас», – заявил как-то один высокий чин в защиту сверхпереработок. Ага, пусть вкалывают за троих, а переработку им оплатят в виде премии или материальной помощи, что в филиалах компании сегодня и практикуют. И это разве не эксплуатация?

У машин есть срок годности, металлы изнашиваются, что говорить о человеке.... А между тем, в ОАО «РЖД» только за последний год произошло несколько случаев травматизма работников (в т. ч. со смертельным исходом), явившихся следствием нервного и физического переутомления людей. Но эта информация – для внутреннего пользования. Для общественности: в ОАО «РЖД», как некогда в Багдаде, все спокойно.

Члены РПЛБЖ не против переработок (есть у человека силы и желание, пусть подработает), однако при этом не должно игнорироваться право граждан на отдых. Нам не безразлично здоровье коллег и товарищей по профсоюзу.

На пресс-конференции мы как раз об этом и говорили. Чтобы не быть голословными, привели конкретные примеры, подтверждающие нарушение трудового законодательства в ОАО «РЖД», к сожалению, не нашедшие отражения в кириллинском материале. Впрочем, безопасность движения, условия работы железнодорожников, представителя «Гудка» не интересовали. У него было иное задание. Он, к примеру, все пытался выяснить, откуда, дескать, мы взяли, что зарплата машинистов не соответствует их труду. У него, видишь ли, другие данные...

Откуда, откуда... Ближе к теме надо быть, господин журналист, чаще производства посещать, с простыми железнодорожниками встречаться. Общение с начальством, конечно, выгоднее, но беседы с рабочими полезнее. Столько информации можно получить! Например, загляните по случаю в локомотивные депо Узловая, Домодедово, Киров, Пермь-2 и т.д. Уж здесь вам расскажут (не только члены нашего профсоюза) о методах борьбы местных начальников с первичками РПЛБЖ, когда в ход идут подкуп, запугивание, «профилактические беседы» с женами и родителями... (Да и ваша статья, М.Кириллин, пример

давления на общественное мнение, разве нет?) Некоторые из начальников в стремлении покончить с независимым профсоюзом в подведомственном им предприятии опускаются до банального шантажа: «Выйдешь из рядов РПЛБЖ – будешь работать, нет – найдем способ для увольнения». И ведь увольняют, с нарушением Трудового кодекса РФ. Судитесь... Это сказка быстро сказывается, в судах же дело не скоро делается. Пока восстановят на рабочем месте, не один месяц пройдет. Не скроем, выходят некоторые из наших рядов, боясь расправы начальства, из-за страха оказаться в безработных. Страх еще силен в наших людях. Но сильные духом, стойкие, уверенные, что закон превыше всего, остаются, несмотря ни на какие давления. Примером могут служить ребята из первичек РПЛБЖ локомотивных депо Екатеринбургa и Перми, солидарность с которыми мы выразили в ходе акции протеста. Спешим обрадовать своих злопыхателей сообщением, что в последние месяцы наши ряды пополнились новыми членами, молодыми, стойкими и принципиальными.

Кириллин, словно добрый дядюшка, неразумных племянников уму-разуму поучает: «Разве для того, чтобы выразить солидарность, надо голодать?» А почему нет? Думаете, мы не пытались все решить, мягко говоря, мирным путем, указывая на нарушения Конституции РФ, гарантирующей россиянам право на объединение, закона «О профсоюзах», на не обеспечение в филиалах компании соблюдения ст. 11 и 14 Европейской Конвенции по правам человека. Да, железнодорожные руководители при встречах, кивая головой, соглашались, что перегибают палку, обещают исправиться и... продолжают в том же духе. Знаете, надоело метать бисер...

У нас и мысли не закрадывалось, что после голодовки гонения на членов РПЛБЖ прекратятся. Об этом и не мечтали! Цель у нас была другой, и мы ее достигли. Теперь о царящих в ОАО «РЖД» порядках, о злостных нарушениях здесь прав работников на объединение в профсоюзы, о дискриминации, известно не только нашим друзьям, родным, но и широкой общественности. В течение нескольких дней после пресс-конференции нам звонили

со словами поддержки, причем не только работники железнодорожной отрасли!

Кстати, кто тот идиот, сообщивший Кириллину, что руководители пермской первички РПЛБЖ, участвуя в голодовке, стремились «добиться скандала»? По чьей подсказке в кириллинской статье появилась следующая фраза: «Оказывается, не зарплата машинистов волнует руководство РПЛБЖ, а возможность покрасоваться перед камерами телевизионщиков и потусоваться с пишущей братией». Ага, просто горели желанием «потусоваться» с Михаилом Кириллиным, дабы высказать ему все, что думаем о нем и ему подобных «журналистах».

Однако вернемся к нашему барану, а точнее, к зарплате железнодорожников. По данным М. Кириллина (по идее, со слов заказчиков статьи), она «в 4–6 раз превышает среднюю по регионам». «Да и динамика ее роста после создания «РЖД» опережает общероссийские показатели», – хвалится он читателям. Ну, господин Кириллин, вы и фокусник! Вмиг перевернули все с ног на голову. Мы свои деньги за-ра-ба-ты-ваем, а не отрабатываем, как, судя по всему, привыкли делать вы. И не надо нас сталкивать лбами с представителями других профессий. Да, наши зарплаты выше, чем, допустим, у работников правоохранительных органов, медиков или учителей, но значительно уступают окладам банковских клерков, депутатов.... Если людей устраивает оплата их труда, пусть продолжают трудиться в том же духе. Не устраивает – добивайтесь ее увеличения. Мы видим, что сегодняшние зарплаты в компании не соответствуют нашему труду (о заработках руководителей речи не ведем). Мы стоим большего! Поэтому с чистой совестью выступаем с требованием увеличения минимальной заработной платы работникам ОАО «РЖД» до уровня европейского. Имеем право, тем более, цены в России давно европейские.

«... Между тем несложные расчеты показывают: чтобы среднюю зарплату машиниста на Московской железной дороге в 18 тысяч рублей уравнять с европейской, надо повысить ее в 5–6 раз. Ну а так как РПЛБЖ ратует за

всех работников отрасли, то по другим специальностям повысить зарплату необходимо уже на порядок. А где деньги на то взять?» – возмущается все тот же Кириллин. Где деньги взять – это забота руководства. Каждый должен, как известно, заниматься своим делом. Не хватало еще возложить на машинистов, помощников, слесарей, обязанности по поиску дополнительных средств для филиалов компании!

«Производительность труда у нас тоже европейская или по ней мы среди африканских стран?» – не унимается «гудковский» фокусник. А вы сами, как думаете? Правильно думаете. У российских машинистов производительность уже европейскую перешагнула. Назовите нам хотя бы одну европейскую страну, где у машинистов такая продолжительность рабочей недели, как в России.

Не трудно понять «тонкую» игру кириллинского ума. В каком издании человек работает – против того и дружит. Но меру-то следует знать, даже в заказных материалах. Иначе за ложь в суде можно ответить. Впрочем, судя по всему, автор, горя желанием прославиться, именно этого и добивается. Так, посчитав, что если выдумать факты, если приукрасить реальность, то материал только выиграет. Вот и навывдумывал, черт знает чего. Например, уверяет, что региональная надбавка на железной дороге – это полностью заслуга РОСПРОФЖЕ-Ла, которой «предшествовала трудная и кропотливая работа как профсоюзных финансистов, так и управленческих». А с чего все началось? Что стало отправной точкой для принятия решения о введении данной надбавки? Не забастовка ли в 2002 году работников локомотивных бригад, членов РПЛБЖ депо Железнодорожная? Не отходя от темы, позволим себе указать еще на одну кириллинскую фантазию. Он утверждает, что мы якобы где-то, когда-то обмолвились о том, что проведение государственного аудита ОАО «РЖД» полностью наша заслуга. Тем самым «пытаемся присвоить себе уже президентские заслуги, ведь именно Владимир Путин с целью проверки эффективности реформы в отрасли своим указом назначил аудит компании». Да мы нигде и

никогда не только официально, но и в кулуарных беседах об этом не заикались! Никогда из уст наших лидеров не звучали заявления, подобные изображенному на иллюстрирующем кириллинский текст коллаже, «Гарантируем все блага!» РПЛБЖ не Конституция и не Президент, как гарант Основного закона. А вот добиваться соблюдения законных прав и интересов – это в наших силах и полномочиях, что мы неоднократно и доказывали своими действиями.

Понимаем, что, получив заказ «мочить» РПЛБЖ, Кириллина понесло. Однако, исполняя приказ, стоило бы помнить, что один из учредителей «Гудка» – ОАО «РЖД», среди работников которого и члены РПЛБЖ, в том числе локомотивных депо Перми и Екатеринбурга. Следовательно, в финансовой подпитке транспортной газеты есть и наша доля. Почему же вы, Кириллин, посчитали возможным оскорблять людей, состоящих в рядах РПЛБЖ; пренебрежительно отзываться о наших активистах, участвовавших в акции протеста; голословно обвинять в надуманных прегрешениях тех, кто вас содержит? С чьего голоса вы пропели: «голодовка сорвалась»? Не сорвалась, господин Кириллин.

Почему Вы нас так старательно обливаете грязью? Ведь мы – не бандиты какие-нибудь. Мы – обыкновенный профсоюз, каких в мире великое множество. Вы же прекрасно видите, что наш профсоюз пытается что-то делать в интересах работников. Почему бы Вам, господин Кириллин, не выступить с критикой Роспрофжела, абсолютно не отстаивающего права и интересы своих членов, согласовывающего любые ухудшения условий их труда, отмены льгот, необоснованные сокращения в огромном количестве? Только без грязи, без лжи и злости. Укажите на недостатки или ошибки Роспрофжела и РПЛБЖ. Мы с благодарностью их примем. Предложите, наконец, руководству Роспрофжела прекратить отвергать наши предложения сотрудничества. Ведь у всех профсоюзов цели и задачи, в принципе, одни и те же.

К заказным статьям против РПЛБЖ в «карманных» газетах ОАО «РЖД» мы уже стали привыкать, как и к во-

просу, появляющемуся в них с завидным постоянством, на какие средства существует наш профсоюз. Не стал исключением и Кириллин, причем данный вопрос для него «не менее важный». А какое ваше, М. Кириллин, простите за мягкость выражения, «собачье дело», на какие средства существует наш профсоюз?! Почему мы должны перед вами отчитываться? Вы кто, член РПЛБЖ? Или имеете желание вступить в наши ряды? Вступайте, тогда и отчитаемся.

Вообще-то, после статьи «Фокусники» сложилось впечатление, что автор потерялся во времени. На дворе не 37-й, не 49-й и даже не период «холодной войны». «Железный занавес» упал еще в прошлом веке. Пора бы уже, господин Кириллин, отказаться от практики нахождения «удобных» по тем или иным причинам врагов. И не солидно как-то в уважаемой газете пользоваться непроверенными заявлениями типа «Не знаю, получали ли кусочек от заокеанского пирога Куликов и его сподвижники...» Не знаете, так молчите. Хотя, конечно же, знаете, что никто из руководителей РПЛБЖ никаких «кусочков от заокеанских пирогов» не получал.

Между прочим, откуда это у вас такие хорошие познания о деятельности Московского представительства Американского центра международной профсоюзной солидарности, о том, чем озабочены в Вашингтоне, чему уделяла внимание госпожа Айрин Стивенсон, возглавлявшая в свое время упомянутое вами представительство, и почему ей в конце 2002 года компетентные органы на пять лет закрыли въезд в нашу страну? (Мы уж, грешным делом, вначале решили, что вы каким-то образом были причастны к выше упомянутым органам).

И в заключение, убедительная просьба к редакции газеты «Гудок». В следующий раз, когда запланируете очередной материал, порочащий РПЛБЖ, не поручайте его написание Михаилу Кириллину. Он же опять какой-нибудь фокус выкинет, такого нафантазирует.... Его же никто не знает, а смеяться над газетой будут.

(«Локомотивосоюз», №11 (66) и №12 (67), декабрь 2004 года)

4.3.3.

Обращение ИК РПЛБЖ к работникам ОАО «РЖД»

Генеральный коллективный договор на 2005 год подписан и зарегистрирован. Зарегистрирован, несмотря на со- держащийся в нем ряд нарушений российского законода- тельства о труде! Никто, впрочем, на такие «мелочи», как нарушение российского законодательства, внимания не обратил (или сделали вид, что не обнаружили нарушений).

Загадочная история. Она выглядит еще более стран- ной, если учесть, что Колдоговор этот никто из работни- ков Компании (за исключением, пожалуй, особо прибли- женных к высокому железнодорожному руководству) в глаза не видел. До сих пор не опубликован он ни в «Гуд ке», ни в «Мож», ни в «Октябрьской магистрали». Оста- ется догадываться, что хранит в себе этот документ «же- лезнодорожных мудрецов».

В данной ситуации хранит молчание Роспрофжел. Оно и понятно: прикормлен, обласкан... Пассивно взирает на происходящее большинство работников ОАО «РЖД», на- ивно полагая: кричи – не кричи, ничего не поправишь. И СНОВА ТОЛЬКО РПЛБЖ И НАШИ СТОРОННИКИ ПРО- ДОЛЖАЮТ ДОБИВАТЬСЯ СПРАВЕДЛИВОСТИ!

Главная опасность происходящего сейчас в нашей от- расли – системность «лампочкового» подхода (когда все «до лампочки», кроме собственных желаний) руководи- телей к принятию нормативных актов. Сначала, не обра- щая внимания на мнение работников, замечания РПЛБЖ, руководство Компании разработало и приняло Генеральный коллективный договор ОАО «РЖД». Те- перь, также по-тихому, готовится подписание коллектив- ных договоров в филиалах: сначала на Московской же- лезной дороге, далее... везде.

Когда работа по принятию колдоговоров завершится, тогда-то мы ощутим на собственной шкуре все «прелес- ти», прописанные в этих документах. Уж тогда нам же- лезнодорожные начальнички покажут, «ХУ из ХУ в Ком- пании. Кстати, вступление в силу этих «подпольно» раз- работанных Колдоговоров, приведет к тому, что мы, рабо-

тяги, уже не сможем влиять на решения, принимаемые железнодорожным руководством. А впереди вторая волна монетизации. Какой льготы еще можно лишить железнодорожников? Правильно, бесплатного годового билета.

Коллеги! Неужели мы станем дожидаться, пока нас жареный петух в одно место клюнет?! Неужели мы не достойны нормальной жизни и цивилизованных условий труда?! Неужели мы должны мириться с Колдоговорами, ущемляющими права работников?!

Давайте докажем железнодорожным начальникам, что мы тоже имеем право голоса, что способны защитить и отстоять свои права.

Железнодорожники! ПОДДЕРЖИТЕ РПЛБЖ – профсоюзную организацию на железной дороге, открыто борющуюся за права каждого работника – СВОИМ УЧАСТИЕМ В АКЦИЯХ ПРОТИВ ПРИНЯТИЯ КОЛЛЕКТИВНЫХ ДОГОВОРОВ, УЩЕМЛЯЮЩИХ ПРАВА И СВОБОДЫ РАБОТНИКОВ ОАО «РЖД»!

ОДИН – ЗА ВСЕХ, И ВСЕ – ЗА ОДНОГО!

Пресс-служба РПЛБЖ

(«Локомотивосоюз», №1 (68), январь 2005 года, с.1).

4.3.4.

Предупредительная забастовка 11.02.2005

4.3.4.1.

Решение забастовочного комитета

В связи с неудовлетворением требований, выдвинутых к Открытому акционерному обществу «Российские железные дороги» на внеочередном Съезде РПЛБЖ 27.09.2004 и уклонением ОАО «РЖД» от создания примирительной комиссии для урегулирования коллективного трудового спора, провести 11.02.2005 часовую предупредительную забастовку. Время начала забастовки – 4 часа по московскому времени.

Забастовочному комитету, в соответствии с решением Внеочередного съезда РПЛБЖ, возглавить проведение предупредительной забастовки.

Уполномочить на участие в примирительных процедурах Е.А.Куликова, С.А.Бурцева, С.Ю.Линева, Д.И.Русиновича-Русака.

Председатель РПЛБЖ
Е.А.КУЛИКОВ

(ТА РПЛБЖ)

4.3.4.2.

Постановление ИК РПЛБЖ

В связи с достигнутой промежуточной договоренностью по вопросам взаимодействия работодателя ОАО «РЖД» с профсоюзом РПЛБЖ, исполнительным комитетом нашего профсоюза принято решение о приостановке предупредительной забастовки, объявленной на 11 февраля.

ИК РПЛБЖ.
07.02.2005

(ТА РПЛБЖ)

4.3.4.3.

Информационное сообщение пресс-службы РПЛБЖ

В связи с началом переговоров по урегулированию разногласий по выдвинутым 27.09.2004 на внеочередном съезде РПЛБЖ требованиям к ОАО «Российские железные дороги», забастовочный комитет принял решение отменить предупредительную часовую забастовку, назначенную на 11.02.2005.

09.02.2005

(ТА РПЛБЖ)

4.3.4.4.

Обращение ПК РПЛБЖ депо «Пушкино»

07.02.2005 решением расширенного заседания Забастовочного комитета РПЛБЖ, предупредительная забастовка, назначенная на 11 февраля, приостановлена. Тем же решением отменен пикет у здания ЦДКЖ по случаю Дорожной конференции для заключения Коллективного договора МЖД. Основанием для принятия решения явилось достижение промежуточной договоренности по ряду ключевых моментов взаимоотношений между руководством МЖД и профсоюзом РПЛБЖ.

Переговоры продолжаются. Достичь в высшей степени положительного результата было бы невозможно без Вашей поддержки, стойкости, дерзости. Исполнительный комитет РПЛБЖ, профсоюзный комитет РПЛБЖ депо Пушкино, благодарит членов организации и всех работников депо, поддерживавших наши позиции.

Профсоюзный комитет РПЛБЖ депо Пушкино

(«День железнодорожника», газета профсоюзного комитета РПЛБЖ локомотивного депо Пушкино Московской железной дороги. Экстренный выпуск, №16, февраль 2005 г.)

4.3.5.

Протестные акции РПЛБЖ в марте 2005 года

4.3.5.1.

«Хроника одной голодовки»

23 марта четверо членов первички РПЛБЖ локомотивного депо Пермь-2: Волегов, Абуткин, Бобков, Синоличенко объявили бессрчную голодовку.

Требования, выдвинутые голодающими: прекратить дискриминацию членов РПЛБЖ в ОАО «РЖД»; привлечь к уголовной ответственности начальника депо Пермь-2 за систематические нарушения российского за-

конодательства, в частности Федерального Закона «О профсоюзах»; немедленная отставка президента ОАО «РЖД» Г.Фадеева, который потворствует нарушению в Компании российского законодательства и не способен обуздать воровство местных железнодорожных начальников.

24 марта голодающих навестили представители высокого железнодорожного начальства, которые, ничего конкретного не обещая, попытались уговорить их прекратить акцию протеста. А, получив отрицательный ответ, в присутствии сотрудников милиции наших товарищей выдворили из «красного уголка» депо, где они находились. Но и эта мера оказалась безрезультатной. Голодовка продолжается.

24 марта, 12 часов 30 минут. Ребята поддержали местные коммунисты, пообещав вначале приютить их у себя. Однако затем, сославшись на то, что сами арендуют помещение, и во избежание неприятностей, голодающим, оказавшимся в прямом смысле на улице, в приюте отказали. Пермьяки, члены РПЛБЖ, продолжили голодовку на квартире одного из товарищей по профсоюзу.

24 марта, 15 часов 45 минут. О событиях в Перми проинформирован президент ОАО «РЖД» Г.Фадеев, ряд депутатов Госдумы, несколько общероссийских СМИ.

25 марта. По ряду причин голодовку наши ребята были вынуждены приостановить. После чего начальник локомотивного депо Пермь-2 господин Шабанов ввел вооруженную охрану на территорию депо с тем, чтобы не допустить туда активистов нашего профсоюза.

А дальше было так.... Какое-то время наши товарищи не могли попасть на территорию подразделения, где работают. Кроме того, их пытались заставить сдать экзамен по электробезопасности. Они отказались, обосновав свой отказ отсутствием обязательного обучения. Приказом НОДа обучение по электробезопасности организовали.

Пресс-служба РПЛБЖ

(«Локомотивсоюз», 34 (71), апрель 2005г., с.1)

4.3.5.2.

Сообщение ИК РПЛБЖ о митинге протеста. Москва, 29.03.2005

Наверное, каждый железнодорожник видел в создании ОАО «РЖД» каждый свое, что-то почерпнул для себя лично. Но, думается, что не найдется работника, который не почувствовал бы, как говорится, на собственной шкуре, всех прелестей этой новой организационно-правовой формы, а именно:

- усиление эксплуатация работников: рост сверхурочных часов (за 2004 год их насчитано около 8 миллионов); принудительное навешивание новых обязанностей на и без того перегруженный работой персонал; перевод работников без их согласия на нижеоплачиваемую работу;

- сокращение численности работников и специалистов ведущих железнодорожных профессий;

- уменьшение размеров оплаты труда, необоснованное лишение работников премий;

- сокращенный рабочий день, вводимый в массовом порядке в предприятиях Компании, с целью экономии заработной платы при неизменном объеме работы;

- громкие призывы начальников к соблюдению безопасности движения и при этом – условия и охрана труда, не соответствующие требованиям; не включение помощников машинистов в список ведущих железнодорожных профессий и должностей на получение единовременного вознаграждения за безаварийную работу по итогам года и так далее, и так далее.

В последнее время наглость, хамство, бесстыдство железнодорожного руководства превысили все допустимые нормы. Грубо, грязно нарушаются российские законы, в частности Федеральный закон «О профсоюзах», открыто попираются права работников, гарантируемые Конституцией Российской Федерации. Лукавая братия железнодорожных начальничков упорно старается не замечать в отрасли целую профсоюзную организацию – Российский профессиональный союз локомотивных бригад железнодорожников, действующий в отрасли уже более 13 лет и

объединяющий в своих рядах не одну сотню железнодорожников.

Да, железнодорожному начальству очень не нравится Российский профессиональный союз локомотивных бригад железнодорожников. Не нравятся им те работники, которых наш профсоюз не позволил незаконно уволить. Не нравится им то, что РПЛБЖ честен и принципиален; что открыто рассказывает о проблемах, которые руководство ОАО «РЖД» и сотоварищи предпочитают замалчивать, о которых порой сами работники просто боятся говорить вслух. Мы прекрасно осознаем, что, указывая на нарушения российского законодательства в ОАО «РЖД», наживаем себе врагов из числа особ, приближенных к высокому руководству, которое и без того всеми правдами, а чаще – неправдами, старается помешать деятельности нашего профсоюза. Преследуют лидеров и членов РПЛБЖ. Опускаются до шантажа и подкупа работников, желающих вступить в ряды нашего профсоюза.

Однако мы убеждены, что общественность и, прежде всего, железнодорожники, достойны того, чтобы знать правду, сколь влиятельной ни была бы структура, которая ее скрывает.

И сегодняшний митинг – это очередная акция протеста членов Российского профессионального союза локомотивных бригад железнодорожников и наших сторонников против систематических нарушений в ОАО «РЖД» Конституции и российского законодательства.

Сегодняшний митинг – это акция поддержки наших пермских товарищей по профсоюзу, которые 23 марта начали голодовку против попираательства железнодорожным начальством прав и интересов работников.

Сегодняшний митинг – это еще одна возможность сказать:

Достойной заработной плате – ДА;
Безопасным условиям труда – ДА;
Свободным профсоюзам – ДА».

(ТА РПЛБЖ)

4.3.5.3.

Отчет редакции «Локомотивосоюза» о митинге 29.03.2005

29 марта у здания ОАО «Российские железные дороги» прошел митинг «Против систематических нарушений в ОАО «РЖД» российского законодательства», организатором которого выступил Российский профессиональный союз локомотивных бригад железнодорожников.

Подготовку к митингу активисты и члены Движения сторонников РПЛБЖ начали за долго до акции протеста. Работали с коллегами-железнодорожниками, с нашими потенциальными сторонниками, разъясняли причины, по которым следует 29 марта поддержать РПЛБЖ и прийти к зданию ОАО «РЖД».

По информации, предоставленной гражданами, заинтересованными в дискриминации независимого профсоюза, в митинге участвовало чуть меньше 100 человек. Согласно нашему официальному подсчету, 29 марта сказать: «НЕТ – нарушениям прав работников в ОАО «РЖД»!», прекратить дискриминацию работников по признаку принадлежности к профсоюзу РПЛБЖ!», «НЕТ – нарушениям прав работников в ОАО «РЖД»!», «Даешь железнодорожным чиновникам условия труда и зарплату машиниста!!!», – только членов РПЛБЖ пришло 106 человек. Своих представителей прислали первичные организации Московской, Октябрьской, Северной, Свердловской, Юго-Восточной железных дорог. Добавьте к этому сочувствующих нашему профсоюзу, среди которых находились студенты, делегаты от СОЦПРОФа, ВКТ, КТР, «Профцентра», активисты «Авангарда красной молодежи», национал-большевики (более известны как «лимоновцы»), депутат Госдумы В.Черепков.

Митинг, начавшийся в 10 часов, открыл председатель РПЛБЖ Е.Куликов, подчеркнувший, что «сегодняшний митинг – это очередная акция протеста членов Российского профессионального союза локомотивных бригад железнодорожников и наших сторонников против систематических нарушений в ОАО «РЖД» российского законодательства.

Сегодняшний митинг – это акция поддержки наших товарищей по профсоюзу локомотивных депо Пермь-2, Свердловск-пасс.».

Все представители первичек, выступавшие на митинге, говорили о нарушении их прав в Компании, приводили конкретные примеры. Слова поддержки активным действиям РПЛБЖ в защиту прав работников высказали и сторонники нашего профсоюза:

Виктор Иванович Черепков, депутат Госдумы РФ: «Когда нарушаются законные права граждан, попирается Конституция – это свидетельствует о нездоровой обстановке в организации. А здесь – целая отрасль! Поэтому не мог не прийти на сегодняшний митинг».

Татьяна Пономаренко, член Движения сторонников РПЛБЖ: «Я из Тульской области. На митинг приехала сознательно, так как хорошо вижу, как в последнее время изменилось положение работников отрасли. У меня прадед был железнодорожником, дед всю свою жизнь трудился на железной дороге, сейчас – муж. Прадед работал один: содержал жену и трех детей. Дед за свой труд зарабатывал пенсию, квартиру, детям помогал. В советские годы железнодорожников уважали. А сейчас, гляжу на мужа... Не знаю, какую пенсию он со всеми этими реформами зарабатывает? Да и до пенсии еще дожить надо, а с его работой, когда в последнее время одни нервы, и до заслуженного отдыха можно не дожить».

Павел Жеребин, член НБП: «Презрительное отношение к работникам железных дорог, наплеватьство на их законные права, права на достойную заработную плату, на отдых, приведут к тому, что российские железные дороги могут развалиться. В руках железнодорожников есть инструмент для воздействия на власть, на свое руководство, и они этим инструментом должны пользоваться, чтобы отстаивать свои права. Отлично, что сегодня железнодорожники, члены РПЛБЖ, вышли с протестом. Не надо бояться, не надо молчать. Чего-то добиться можно только силой. От начальства, от капиталистов не надо ждать подачек. Времена социализма, к несчастью, кончились. Сейчас свои права можно только отстаивать, только

давлением на власть. Любое несправедливое начальство, любая власть боится самоорганизации народа, самоорганизации рабочих. Сознательность рабочих – это тот инструмент, которого они боятся. Поэтому они и создают различные фальшивые структуры, купленные продажные профсоюзы, которые якобы выступают от имени трудового народа. Пока профсоюзы говорят, что им все нравится, все хорошо, работодатели и будут продолжать пользоваться вседозволенностью, давить и унижать рабочих.

Поэтому будущее за независимыми профсоюзами, которые возникают снизу, а не по указке начальства. Поэтому сегодня, мы, национал-большевики, с вами».

Юрий Леонтьев, топ-менеджер, сторонний участник акции протеста: «Только та организация чего-нибудь стоит, которая умеет защищаться, отстаивать свои права, бороться за своих товарищей. Сегодняшний ваш митинг – это наглядный пример защиты своих прав. Молодцы! Противно, что ваше руководство не вышло к митингующим, а ведь и вы их содержите. Позор!»

Но самое «замечательное» – от администрации ОАО «РЖД» к митингующим, работникам Компании и акционерам ОАО «РЖД», никто из высокого начальства не вышел, не почтил своим вниманием! Вот вам и наглядный пример отношения работодателя к работникам.

РОССИЙСКИЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ ЛОКОМОТИВНЫХ БРИГАД ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ БЛАГОДАРИТ ВСЕХ, ПОДДЕРЖИВАЮЩИХ НАШЕ ПРОФСОЮЗНОЕ ДВИЖЕНИЕ И ПРИНЯВШИХ 29 МАРТА УЧАСТИЕ В МИТИНГЕ ПРОТЕСТА.

(«Локомотивосоюз», №4 (71), апрель 2005, с.2,3).

4.3.5.4.

Р.Горн: «Актуальны не булыжник,
не революция, а колдоговор»

Уже на следующий день, 30 марта, в СМИ появились первые отклики на акцию протеста РПЛБЖ, один из них – зарисовки с митинга Розы Горн:

«Что сегодня важно для наемных работников? Простой и понятный всем ответ дает плакат одного из участников состоявшегося в Москве 29.03.2005, митинга. На нем вот такая надпись: «Нет колдоговора, будет булжник». Поясним, что митинг организован Российским профессиональным союзом локомотивных бригад железнодорожников (РПЛБЖ), с организациями которого многие руководители отделений компании «Российские железные дороги» не желают подписывать колдоговор. По их логике, если подписывается договор с отраслевым профсоюзом, то другого профсоюза, не виртуального, а реально существующего, можно в упор не видеть. Это, естественно, противоречит праву работников на свободу объединения, но мало кого из работодателей сегодня это волнует. Вот краткая история этого плаката...

Митинг был задуман как реальный, зримый протест против усиления эксплуатации работников на железных дорогах России и непродуманной приватизации, ухудшающей, а не улучшающей положение работника. Платят, по-прежнему, если не так уж и мало, то все же явно недостаточно, чтобы покрыть все расходы семьи машиниста или его помощника. За их очень тяжелый труд зарплата в десять-шестнадцать тысяч рублей, как считают в профсоюзе, – чрезвычайно мало. Тем более, что премии постоянно урезают, а то и платят просто за «лояльность» к начальству, отсутствие критики. На Московской железной дороге года через два обещают увеличить зарплату члена локомотивной бригады до 24 тысяч рублей. Но, во-первых, когда это будет, во-вторых, для этого уволят несколько десятков тысяч человек. А ведь уже сегодня число сверхурочных часов растет, и усталые железнодорожники, выполняющие работу за двоих, не могут обеспечить должной безопасности пассажиров. Оскорбляет членов локомотивных бригад, помимо невысокой зарплаты, нарушений в режиме труда и отдыха, плохих условий труда, и бесконечное хамство со стороны администрации и чиновников. А такие случаи, как преследование профактивистов РПЛБЖ, просто за социальную активность и принадлежность к этому профсоюзу, ни в какие ворота

не лезут. В депо Пермь-2, например, вообще от профактивистов «отгородились» вооруженной охраной и не пустили их на работу. Вот о чем шла речь на митинге и в выступлении председателя профсоюза Евгения Куликова, и активистов с Юго-Восточной ж/д, Урала, Перми, депо Пушкино, Домодедово, Узловая и других.

Особо отмечалось, что может быть «наверх» и докладывают об успешной реорганизации отрасли, но на самом деле подвижной состав наших российских железных дорог остается такой же «рухлядью», как и прежде.

Подтверждены требования профсоюза «грубо и бесцеремонно не нарушать наши права, гарантированные Конституцией РФ»: на свободное объединение, на ведение переговоров по социально-трудовым вопросам, на безопасный труд, на достойную оплату труда.

Организаторы митинга заранее призвали другие профсоюзы и общественные организации проявить солидарность с позицией РПЛБЖ. Откликнулись представители СОЦПРОФа во главе с председателем объединения Сергеем Храмовым, Всероссийская Конфедерация труда во главе с председателем Совета Борисом Кравченко, Профцентр, депутат ГД Виктор Черепков (в начале митинга был замечен и депутат Чаплинский), «лимоновцы». А председатель Конфедерации труда России (куда входит РПЛБЖ) Александр Шепель произнес на митинге речь, в которой поставил вопрос о том, во имя чего нас, россиян, снова призывают «потерпеть», затянуть пояса на время продолжающихся реформ? Во времена Днепрогэса и индустриализации народу объясняли, что во имя светлого будущего. О какой разновидности будущего может, однако, идти речь сегодня? Как могут вдохновить современного работника лозунги о «необходимости создания среднего класса», особенно если те, кто провозглашает подобные лозунги, «уже пятнадцать лет богатеют, а мы нищем»? Александр Шепель привел пример Англии, где власти в ответ на требования работников сочли вполне допустимым пересмотреть механизмы приватизации своих железных дорог, не грех и нам прислушаться к подобному подходу. По его убеждению, реформы должны быть

«государственными», облегчать жизнь граждан, увеличивать их достаток. Если в стране нищие граждане, кто в мире будет считаться с такой страной?

В какой-то момент на митинговой площадке раздались призывы – «ре-во-лю-ция!» Но сразу были повернуты организаторами в призыв «В отставку Фадеева! (президента ОАО «РЖД»). Но и этот лозунг особо не поддержали. Заметим, что и выступавшие «лимоновцы» были очень политкорректны, хвалили альтернативные профсоюзы и ругали правосудие за то, что семеро членов национал-большевистской партии за недавний захват приемной министра Зурабова приговорены к пяти годам лишения свободы. Наверное, все-таки существует телепатия: в тот же день и почти в тот же час Мосгорсуд услышал скорбь «лимоновцев» по своим молодым товарищам и смягчил им наказание до двух с половиной лет лишения свободы. Очень верное решение: за пять лет можно окончательно превратиться в «профессионального революционера», отвыкнув работать по своей специальности, даже если таковая имеется».

(«Локомотивосоюз», №4 (71), апрель 2005 года)

4.3.6.

РОСПРОФЖЕЛ и его союзники
в колдоговорной кампании 2004–2005 годов

4.3.6.1.

РОСПРОФЖЕЛ: «Обращение ко всем
работникам открытого акционерного общества
«Российские железные дороги»

Мы, делегаты Первой конференции работников Открытого акционерного общества «Российские железные дороги», рассмотрели и утвердили Генеральный коллективный договор ОАО «РЖД» на 2005 год.

Участники Первой конференции выражают признательность руководству Компании «Российские железные

дороги» и лично ее президенту Геннадию Матвеевичу Фадееву за проявленные взаимопонимание и учет интересов работников, деловой настрой в укреплении и развитии социального партнерства на демократической основе при ведении переговоров по заключению Генерального коллективного договора.

Уверены, что принятие и реализация договора сыграет свою роль в дальнейшем сплочении железнодорожников на выполнение стоящих перед коллективами структурных подразделений компании задач по перевозкам грузов и пассажиров, повышению безопасности движения поездов, улучшению условий и охраны труда, культуре обслуживания пассажиров и в целом созидательной деятельности тружеников компании.

Участники Первой конференции в полной мере осознают необходимость добросовестного и высокопроизводительного труда для выполнения обязательств, предусмотренных Генеральным коллективным договором.

Обращаясь к своим коллегам по работе, призываем их добросовестно и ответственно исполнять свои трудовые обязанности, соблюдать дисциплину труда, повышать его производительность и качество, проявлять инициативу и творческий подход к порученному делу, постоянно повышать уровень профессионального мастерства и знаний, соблюдать требования по охране труда и обеспечению безопасности движения поездов.

Надеемся, что наш призыв будет услышан и подкреплен практическими делами наших товарищей и коллег».

*Принято
делегатами Первой конференции
работников ОАО «РЖД»,
созванной РОСПРОФЖЕЛ.
Москва, 21.10.2004*

(ТА РПЛБЖ)

4.3.6.2.

Что такое социальное партнерство в понимании администрации ОАО «РЖД»

*Телеграмма из Москвы
Бутырской НР 132 А 4/8 17-00*

Руководителям предприятий
и председателям профсоюзных
комитетов ТЧ-4 ТЧ-9 ТЧ-10 ТЧ-31

В связи с телеграммой НР 692 от 06 03 04 из ДОР-ПРОФСОЖа (РОСПРОФЖЕЛ. – Р.В.) Московской железной дороги прошу вас еженедельно представлять в терком дирекции /срок представления четверг до 14-00/ информацию о работе проводимой вами с альтернативными профсоюзами по следующей форме:

1. Сколько принято работников депо, в том числе направлено отделом кадров согласно коллективному договору в профком для согласования приема на работу.

2. Сколько уволено работников депо, в том числе членов РОСПРОФЖЕЛ, РПЛБЖ, неохваченных членством.

3. Состояние членской базы РОСПРОФЖЕЛ [и] РПЛБЖ, неохваченных членством.

4. Проведение встреч и бесед с работниками депо по вовлечению в профсоюз.

5. Участие альтернативных профсоюзов при заключении, а также при подведении итогов по выполнению коллективного договора, в подготовке к летним и зимним перевозкам. Участие в мероприятиях по охране труда. Приведение комнат отдыха локомотивных бригад в соответствие с действующим постановлением ЦТК-10 2001г и т.д.

Информацию передавать по факсу 6-13-96.

Зам. теркома ПИТЕРЕКОВА

(ТА РПЛБЖ)

Телеграмма из Москвы

УПР МРСК НР Н/1552 А 21.10.04. 2200

Срочно. Вручить немедленно лично

ПРИГ, НДОППР, ДОППР,
Тула, Курск, Смоленск, Брянск,
ТЧ-3, 4, 7, 9, 10, 12, 14, 17, 20, 26, 31

В связи с возможными акциями по нарушению стабильности движения пригородных поездов приказываю организовать с 22.10.2004 по 25.10.2004 круглосуточное дежурство командного состава и инструкторского состава и нахождение в резерве по 2-3 локомотивные бригады из числа наиболее ответственных и преданных железнодорожному транспорту работников. О всех случаях нарушения нормальной эксплуатационной работы немедленно докладывать руководству.

НЗ 1 ГЛУХОВ

(ТА РПЛБЖ)

4.3.7.

О.Ревзина, «Грязная пена»

Что только не придумывало железнодорожное начальство для борьбы с РПЛБЖ, к каким только мерам не прибегало. Уж оно его душило-душило, душило-душило... Однако этих радетелей за народное благо и права трудящихся, кажется, ничем не пронять. Более того, несмотря на давления-гонения, время от времени то в одном депо, то в другом, железнодорожники заявляют (о, ужас!) о создании новых профсоюзных организаций РПЛБЖ. И как тут прикажете начальникам спокойно отсидиваться в кабинетной тиши, попивая чаек и поплеывая на требования рабочего люда?! Борьба, одна борьба... Покой нашим железнодорожным руководителям разных мастей и должностей, судя по всему, только снится.

В феврале текущего года в локомотивном депо Свердловск-пассажирский была создана профсоюзная организация РПЛБЖ. Не успел данный профсоюз еще по настоящему к работе приступить, а «наверху» уже зашевелились. Как могли, да кто позволил? Надо это дело, пока члены РПЛБЖ зубки не показали, на корню истребить. И вот уже в адрес начальника локомотивного депо Свердловск-пассажирский и председателя ДОРПРОФСОЖа за подписью НОД 2 Швиндта и РПРОФ 2 Маспанина летит телеграмма следующего содержания: «В связи с созданием профсоюзной организации РПЛБЖ в локомотивном депо Свердловск-пассажирский, деятельность которой может быть направлена на дестабилизацию работы локомотивного депо Свердловск-пассажирский, начальнику локомотивного депо Деордиеву А.Г. совместно с председателем профсоюзного комитета Андреевым В.Д. провести в срок до 07.06.2004 индивидуальные собеседования с каждым работником, вступившим в РПЛБЖ. О результатах собеседования еженедельно докладывать лично НОД 2 Швиндту С.В. и зам. председателя ДОРПРОФСОЖа Маспанину А.П. Предупредить начальника локомотивного депо Деордиева А.Г. и председателя профкома Андреева В.Д. о персональной ответственности за деятельность РПЛБЖ в локомотивном депо Свердловск-пассажирский».

Абсурд? Конечно. Это надо же такую общественную нагрузку на людей повесить! Ладно, председатель профкома... Чем ему еще заниматься, как не борьбой с «конкурирующей» профорганизацией. Но начальнику депо за какие провинности поручили опросы-допросы проводить, да еще с еженедельным отчетом о результатах своей подрывной деятельности «наверх» докладывать? Ему что, больше заняться нечем? Вместо того, чтобы сесть начальнику с представителями местной организации РПЛБЖ за стол переговоров, спокойно все обсудить и наметить дальнейший план действий по улучшению условий труда и показателей депо, Деордиева А.Г. и Андреева В.Д. принуждают к противостоянию своим рабочим. О чем господа Швиндт и Маспанин думали? Неужели рассчитывали, что вот начальство погрозит пальчиком, и начнется пого-

ловный исход из РПЛБЖ и вступление экс-членов данного профсоюза в Роспрофжел. Наивные.... Тот, кто ныне сознательно вступает в ряды РПЛБЖ, это уже не представители «страны рабов, страны господ». Это нормальные, здравомыслящие люди, думающие не только о своем сегодня, но и о завтрашнем дне.

Впрочем, если призадуматься, то господ Швиндта и Маспанова понять можно. Их ведь тоже начальство тербит за непорядки на подведомственной им территории. Вот они, судя по всему, и поспешили отметиться. Перестарались? А вот это – нет. РПЛБЖ депо Свердловск-пассажирский надо развалить – да и вообще, надоел этот РПЛБЖ, слухи о положительных результатах деятельности которого по стране разлетаются со скоростью ветра. Глядишь, если и дальше подобным образом дело пойдет, в скором времени какие коллективы железнодорожников получим? Неподатливые. Несговорчивые. Тут уж с ними не поступишь, как хочешь. Следовательно, пора «делать оргвыводы», задействовать «кого надо».

Для борьбы с неугодным профсоюзом все цели хороши, в том числе и те, которыми посоветовали воспользоваться начальнику локомотивного депо Свердловск-пассажирский и председателю ПК Роспрофжела этого предприятия. И не беда, что отношение рабочих к своему руководству после подобных мер скатится до «нулевой отметки» (Оно, это отношение, и так оставляет желать лучшего).

Уж как-то слишком грубо сработали Швиндт и Маспанин. Одно начало телеграммы чего стоит с указанием точного срока проведения разъяснительных бесед, использованием выражения «может быть направлена на дестабилизацию работы...», упоминанием о персональной ответственности за деятельность РПЛБЖ в локомотивном депо... То ли 18-ым, то ли 36-ым годом попахивает... Господа, зачем воду мутить, попусту коллег по работе какой-то дестабилизацией пугать, выдавая желаемое за действительное. Не хорошо, все-таки люди взрослые, большие посты занимаете, а к таким детским страшилкам прибегаете. Не хорошо!

Нет, приятно, конечно, сознавать, что РПЛБЖ побаиваются, уважают (ведь если людей пугают РПЛБЖ, а саму профорганизацию вот уже который год пытаются развалить, это никак иначе не воспринимается).

(«Локомотивосоюз», №4 (59), июнь 2004 года)

4.3.8.

М.Сальников, «Факты
не соответствуют действительности»

Тут недавно Президиум ДОРПРОФСОЖа Свердловской железной дороги листовочку выпустил – обращение к уважаемым работникам локомотивных депо, начинающееся с рассказа о «значительных и весомых результатах» деятельности Дорпрофсожа за 2003 год. Перечисление заслуг составило аж 15 пунктов, ознакомившись с которыми мы, члены первичной организации РПЛБЖ локомотивного депо Свердловск-пассажирский, воскликнули: «Поздравляем вас, господа соврамши!» Авторы агитки, например, сообщают, что в прошлом году профсоюзом железнодорожников «не допущено снижения заработной платы. Железнодорожники реально оценили повышение заработной платы в 2002 году на 50%, в 2003 году – на 30%». «ЛОЖЬ!» – говорим мы. Пример простой арифметики: 10000 руб. + 50% = 15000 руб.; 15000 руб. + 30% = 20000 руб. Вопрос: это у кого же из нас зарплата выросла вдвое?

«Сохранена социальная сфера», – хвалятся члены Президиума Дорпрофсожа. Снова ЛОЖЬ! Сколько закрылось детских садов? Детей некуда девать, приходится женам сидеть дома, а это еще минус из семейного бюджета. А сколько закрылось общежитий... Где жить молодым работникам?

В листовке также сообщается, что подготовлен проект Генерального коллективного договора (а кто-нибудь из нас, простых работяг, его видел?), сохранена система социальной поддержки ветеранов (поинтересовались бы на

этот счет у пенсионеров нашего депо, в ответ услышали бы много интересного в нецензурных выражениях), что в марте т. г. Роспрофжел добился решения о сохранении порядка выдачи проездных билетов (а зачем надо было этого добиваться, если бы не было «прихватизации» железных дорог?)...

Президиум Дорпрофсожа выдает положительный пример своих деяний – мы, члены РПЛБЖ, его опровергаем. И так почти по каждому пункту. Факты, как обычно пишется, не соответствуют действительности. Ну и ладно. Ведь не ради отчета о проделанной за год работе создавалась листовка. Цель ее куда более ответственная – очернить Российский профессиональный союз локомотивных бригад железнодорожников.

Господа, если верить вам, РПЛБЖ – это организация, не имеющая веса, от которой ничего не зависит, с которой руководители не считаются. Так, какого, простите за грубость, черта, вы к ней цепляетесь, ее членов грязью поливаете, в злобе заходите?! Авторы листовки нас величают «никому неизвестным профсоюзом». Ладно, не возражаем. Нашей первичке, действительно, нет еще и полугода, но нас уже 152 человека. И это только начало! Всего же на сети дорог РПЛБЖ действует в 34 депо с 1992 года, и господа из Роспрофжела об этом прекрасно информированы. Между прочим, не правы авторы листовочки, утверждая, что «методы и стиль работы РПЛБЖ: секретность, скрытность, а порой и ложь. Держа в глубокой тайне численность своего профсоюза, эта организация, нередко обманным путем, без заявлений зачисляет в него работников ж. д. транспорта». Это уж, как говорится, с большой головы на здоровую. Списки членов нашей первички представлены ТЧ-3, ТЧ-6, начальнику дороги, председателю Дорпрофсожа. Имеется у нас список участников учредительного собрания – 24 человека, протокол, подписанный ими, и 128 заявлений, собственноручно заполненных работниками депо. А на счет «без заявлений», так тут Роспрофжел приписывает нам свои «подвиги». Это в их профсоюз зачисляли «автоматом» при приеме на работу, без всяких заявлений. В некоторых депо такая

практика продолжается и сегодня. И все об этом прекрасно знают.

Члены Президиума Дорпрофсожа считают, что создание на железной дороге первичных организаций РПЛБЖ «может привести к дестабилизации работы подразделений, снижению уровня трудовой дисциплины и безопасности движения», подразумевая, видимо, что в рядах РПЛБЖ сплошь туеядцы и нарушители дисциплины. Вы не правы, господа! В нашей первичке, к примеру, состоят уважаемые работники депо, многократно отмеченные премиями и благодарностями за добросовестный труд руководством депо, отделения и дороги, наставники молодых, классные машинисты, помощники и слесари высокой квалификации. Кстати, если члены нашей первичной организации – это сплошь негодяи и лодыри, почему же вы нас так переманиваете в ряды своего профсоюза?! Или надеетесь, что в Дорпрофсоже под вашим чутким руководством мы перевоспитаемся?

«Сегодня мы должны понимать, – призывают члены Президиума Дорпрофсожа, – что сохранить и преумножить социальную защищенность железнодорожников возможно только тогда, когда все мы, работники Свердловской магистрали, будем выступать единым коллективом в одном профсоюзе, и лишь в том случае, если каждый из нас осознает прямую зависимость роста заработной платы и социальных льгот от результатов собственного труда». Рост заработной платы, зависящий от результатов нашего труда, давно осознали и прочувствовали. Мы вкалываем на все двести процентов, а особого роста зарплаты не ощущаем.

Единым фронтом, т. е. коллективом, в одном профсоюзе и только так мы придем к какой-то там победе. Но в локомотивных депо есть рабочие, которые ни в каком профсоюзе не состоят. Их деятельность как оценить? Они на кого и для чего работают?

Ознакомились мы с агитационным творением членов Президиума Дорпрофсожа, внимательно изучили. И поняли: вы просто боитесь РПЛБЖ! Боитесь, что люди верят нам, видя результаты нашей работы. К примеру, не

без активного участия нашей первичной организации РПЛБЖ наконец-то шифр «471» включен в расчет среднего заработка. А это значит – каждому поезвному машинисту и помощнику всей Свердловской ж. д. добавится к отпускным 2500-3000 рублей, увеличится оплата больничных, учебных отпусков (сессионные) и работы «по среднему».

Раньше нам, работникам локомотивного депо Свердловск-пассажи́рский, ввали кулуарно (не будут платить «уральские», выслугу, больничные, лишат билетов и пр.). Теперь Дорпрофсоюз выдает дезинформацию открытым текстом: «Сейчас мы добиваемся того, чтобы ОТС распространялось только на членов нашего профсоюза». Господа, возьмите наконец-то в руки Трудовой Кодекс РФ и внимательно его изучите. В ст. 45, например, черным по белому написано: «отраслевое соглашение определяет общие условия оплаты труда, трудовые гарантии и льготы работникам отрасли»; в ст. 43 – «действие коллективного договора распространяется на всех работников данной организации». Где же здесь указание на то, что работник должен состоять в том или ином профсоюзе?! Хватит врать людям! Пора научиться отвечать за свои слова и действия. Мы направили нашего представителя к председателю Дорпрофсоюза Свердловской железной дороги товарищу Сухову. Поставьте, дескать, уважаемый, подпись под той лживой прокламацией, которую расклеили по депо. Отказался – понимает, что при наличии подписи его можно будет к ответственности за клевету привлечь.

...Вот такая грязная листовка с лживыми примерами от Президиума Дорпрофсоюза Свердловской железной дороги. Хотели люди как лучше, а получилось... Впрочем, не рискуя стать плохими пророками, попробуем предсказать. Мы еще читаем много новых страшных сказок о РПЛБЖ и «светлых» историй про членов нашей первички. Пишите, господа. Бумага все стерпит. Да и ладно. Дело, как водится, не в бумаге.

(«Локомотивосоюз», № 5 (60), июль 2004 г.)

4.3.9.

С научно-практической конференции «Соблюдение прав и свобод человека в ОАО «Российские железные дороги» Москва, 10.12.2004 – отчет пресс-службы РПЛБЖ

10 декабря в Москве состоялась научно-практическая конференция по проблеме «Соблюдение прав и свобод человека в ОАО «РЖД», инициаторами проведения которой выступили Российский профессиональный союз локомотивных бригад железнодорожников и Профцентр.

Основные цели данного мероприятия: освещение реального положения дел с защитой прав работников в Компании и нарушений работодателем российского законодательства; помощь лидерам РПЛБЖ в овладении современными подходами и технологиями борьбы за права своих членов.

Участие в мероприятии приняли представители ряда первичных организаций РПЛБЖ, а также Елена Герасимова, директор Центра социально-трудовых прав; Владимир Миронов, доктор юридических наук, профессор, руководитель секции трудового законодательства Экспертного совета при Уполномоченном по правам человека в РФ; Лев Пономарев, Движение «За права человека»; Людмила Алексеева, руководитель Московско-Хельсинкской группы; Юрий Миловидов, исполняющий директор Профцентра; Александр Шепель, президент КТР; представители СОЦПРОФа и Калужского центра по правам человека.

СМИ представляли газеты «Правда», «Представитель власти», «Локомотивосоюз», «Борьба», «Рабочая сила», журналист Альберт Сперанский, редактор газеты «Профтек» (г. Санкт-Петербург) Вадим Большаков. Примечательно, что за два дня до конференции число аккредитованных журналистов, в том числе от центральных изданий и телекомпаний, превышало 15 человек. Однако 10 декабря большинство из них без каких-либо объяснений не явились на конференцию. Проигнорировали данное мероприятие и Представители ОАО «РЖД».

Конструктивный разговор начал Евгений Куликов, председатель РПЛБЖ, вице-президент КТР, сопредседатель Профцентра. Он сообщил, что в настоящее время, после реорганизации железнодорожной отрасли и создания ОАО «РЖД», в предприятиях и структурных подразделениях Компании отмечается значительный рост нарушений прав железнодорожников, гарантированных людям российским законодательством и Международными правовыми актами: «К сожалению, на железнодорожном транспорте, начиная с 1917 года, о правах работников никто и не задумывался. Особо не думают о них и в настоящее время». В подтверждение данных слов Евгений Александрович привел конкретные примеры, известные каждому простому железнодорожнику. (О многих нарушениях рассказывала и наша газета). Заданный тон подхватили председатели ряда первичек РПЛБЖ: Сергей Бурцев, Сергей Линева, Николай Павлов, которые в своих выступлениях привели конкретные примеры нарушений трудового законодательства в ОАО «РЖД», подтвердив их аналитическими данными. Рассказали они и о внутренней кухне профсоюза. Впрочем, здесь нет никаких особых новшеств. Есть нормативы по работе с материалами; опыт обращений к транспортному прокурору, в судебные инстанции. Опыт поиска справедливости в суде и прокуратуре имеется, но результаты таких обращений не всегда соответствуют букве закона. Впрочем, не трудно догадаться на чью сторону склоняется чаша весов, если, к примеру, офис Тульского транспортного прокурора располагается в здании дирекции Тульской железной дороги. Руководство последнего не только любезно выделило помещение, но и отремонтировало его.

По общему мнению, участников мероприятия, программа конференции оказалась насыщенной, общение с представителями правозащитных организаций, независимых профсоюзов, экономистами – полезным и интересным. Однозначно отрицательных оценок участие в мероприятии не поступило, однако в ряде случаев представители РПЛБЖ ответили весьма уклончиво, в том смысле, что время покажет, насколько действенным окажутся

методы отстаивания прав работников, которыми поделились коллеги, в ОАО «РЖД». Итогом конференции стало утверждение ряда предложений, в частности: о более тесном контакте с коллегами из рядов независимого профсоюзного движения, т. к. «если мы едины – мы непобедимы»; об усилении работы по освещению деятельности РПЛБЖ в российских СМИ; о проведении обучающих семинаров для членов РПЛБЖ с целью научить их грамотно отстаивать свои права.

(«Локомотивосоюз», №12 (67), декабрь 2004 года, с. 3,6)