



ДИАЛОГ - ДЕПО

25 октября 2003 №3 (3)

Бюллетень первичной организации Российского профессионального союза локомотивных бригад железнодорожников (РПЛБЖ) депо "АПРЕЛЕВКА"

ТЕМАТИЧЕСКИЙ ВЫПУСК

На встречу конференции 25-26 октября "Нет приватизации железных дорог"

НЕ РУБИ С ПЛЕЧА (или ПИНГ-ПОНГ)

Так получилось, что у автора перед конференцией не было тем докладов по проблеме приватизации железных дорог. Он мысленно попыгался представить какие ж темы могут быть на конференции. И это, само по себе, оказалось интересным в том смысле, что есть около приватизационные проблемы. Они могут быть и не затронуты на конференции, но они интересны.

В начале о времени проведения конференции. Она под названием "Нет приватизации железных дорог" проводится после решения о приватизации. Всплывают некоторые ассоциации, например по ситуации получения гражданства для русских из стран СНГ. Сначала принят закон, а затем поправки к нему.

Либо история качелей приватизации-национализации в России. Т.е. предложения выражались какими-то крайними позициями: либо приватизация, либо национализация. Мнение автора: "Крайние позиции возникают от недостаточной проработки поставленного вопроса".

Около приватизационные рассуждения — суть: бытие человечества определяют объекты бытия. Их много. Выделим глобальные по силе влияния: 1) Государство, 2) Предпринимательство; 3+4) Суд + Церковь.

Аксиома: Если общество желает жить без потрясений, то оно должно предпринять все попытки для того, чтобы ни один объект бытия не подменял и не совмещал функции другого.

Самый известный отрицательный пример. Предпринимательство в течение длительного времени (≈250 лет) имея огромный финансовый ресурс подмяло под себя и государство и церковь. Закончилось всё 1917 годом (это не Российская, а международная дата). После 17- года в России власть взяла коммунистическая церковь, подмяв под себя и государство и предпринимательство. Чем это закончилось тоже известно.

Функции государства: устройство и безопасность общества.

Функции предпринимательства: обеспечения общества товарами и услугами.

Если государство начинает обеспечивать общество товарами и услугами, то это сродни тому, что машинист начнет доить коров. Обеспечение общества товарами и услугами — это не функция государства. Обеспечение (финансирование) безопасности общества — это не функция предпринимательства.

Что такое железная дорога? С одной стороны ж.д. является мобилизационным ресурсом государства. Т.е. входит в систему общегосударственной военной безопасности. С другой стороны ж.д. является объектом предпринимательства. Предоставляет услуги перевозочного характера (перевозка грузов и пассажиров).

ПРЕЖДЕ ЧЕМ ОБЪЕДИНЯТЬСЯ, НЕОБХОДИМО РАЗЪЕДИНИТЬСЯ

Давайте отделим мух от варения! Понятно, что военные всегда говорят: "Давай, давай!" Им нужно побольше самолетов и побольше танков, но у государства ресурсы ограничены. Государство в определённый момент говорит: "Хватит!" Ситуация с ж.д. (имеется ввиду не предприятия, а структура) аналогична военной

технике: пусть государство определится сколько и какие ж.д. оно может содержать и финансировать.

Обозначенные выше ж.д. являются собственностью государства. Предприниматели при желании и с согласия государства могут взять эти ж.д. в частичную аренду (об этом немного ниже), те ж.д. от которых государство отказалось полностью и представляют интерес для предпринимательства нужно приватизировать т.е. полностью продать предпринимателям, те ж.д. которые не нужны ни государству, ни предпринимателям нужно законсервировать до лучших времён.

ЧАСТИЧНАЯ АРЕНДА

— Кто перестройку делал ученые или политики?

— Политики.

— Оно и видно! Ученые сначала б на собаках попробовали

Безусловно многие читали Маркса и знают что такое рентабельность. Для тех кто немного подзабыл.

формула 1 $c+v+m=d$; где: c —затраты на производство (в том числе и на аренду); v —затраты на зарплату; m —прибыль; d —доход.

формула 2 с другой стороны $d=r*q$; где r — цена; q —объём продаж.

формула 3 $r=m/(c+v)$; где r —рентабельность.

Как известно, что в замкнутой экономической системе рентабельность во всех видах производства близкой к постоянной величине. Если где-то рентабельность уменьшается, то из того сектора экономики изымаются инвестиции и направляются в более рентабельные сектора. Объём продаж конкретного производителя "q" остаётся неизменным, а общий объём продаж в системе "Q" уменьшается. Возрастает цена. Возрастает доход. Возрастает прибыль. Возрастает рентабельность. В секторе куда направляются инвестиции всё происходит с точностью до наоборот.

Из этого следует, что количество финансов, которые предприниматель может выделить на аренду ж.д. (она входит в затраты на производство), будет не сколько вздумается государству. А только вполне определенную часть, а именно столько, насколько это будет рентабельно.

Однако конкретной цифры, в какой-то конкретный момент, на каком-то участке ж.д. установит невозможно. Это можно сделать только экспериментальным путём. Причём за эксперимент будет платить государство, иначе никто не будет инвестировать ж.д.

ЗАСТЫВШЕЕ ВРЕМЯ

Что касается теоретико-экономических проблем, то они в какой-то степени понятны. А вот что касается правового положения работников приватизируемого комплекса, то здесь ничего не понятно и весьма тревожно.

Начнем хотя бы с того, что ж.д. будучи государственным предприятием являлась образцом административного терроризма, доставшегося ей по наследству от большевиков.

Рассмотрим некоторые основы управления. Само по себе управление бывает трех видов: административное, оперативное, методическое (научное и/или техническое). Соответственно и инспекции бывают административные, оперативные и методические.

Аксиома: Если общество желает жить без потрясений, то оно должно предпринять все попытки для того, чтобы ни один вид управления не подменял и не совмещал функции другого.

Рассмотрим каким образом действуют эти управления и инспекции в автомобильном транспорте.

Есть начальник автотранспортного предприятия (АТП). Он осуществляет только административное управление водителями и проводит соответствующие инспекции — контролирует выполнение выданных им указаний, заданий т.п.

Есть Государственная инспекция по безопасности дорожного движения (ГИБДД). Она разрабатывает для водителей Правила дорожного движения и контролирует их выполнение. Кроме того, ГИБДД принимает экзамены у водителей и проводит технические осмотры.

Суть. Административным управлением водителей занимается структура ни в коем образом не связанная с оперативным управлением. Это даже на Государственном уровне различные ведомства. Т.е. есть разделение функций управления. К сожалению в ГИБДД совмещены функции оперативного и методического управления, но уже есть подвижки на законодательном уровне развести эти функции.

А что на ж.д.? Административные, оперативные и методические функции управления локомотивными бригадами совмещены на уровне непосредственного начальника. ОСОБО ПОДЧЕРКИВАЮ НИ ПРЯМОГО, А НЕПОСРЕДСТВЕННОГО НАЧАЛЬНИКА. И это когда ж.д. находилось в собственности государства. Что будет после приватизации только чёрту известно.

ЗАПИСКИ (КАМЕШКИ ДЛЯ ЗАКОНОДАТЕЛЕЙ)

Эта часть бюллетеня ещё в большей мере является около приватизационной проблемой. Дело в том, что 7 декабря состоятся выборы депутатов в Государственную Думу. Как обычно перед выборами кандидаты в депутаты ищут материалы для своих агитационных материалов. Поэтому может быть кто-то хотя бы, выслушает законодательные проблемы одного из членов локомотивных бригад.

Одна из просьб это создать законы:

- "О государственной инспекции по безопасности железнодорожного движения" (ГИБЖД);
- "О научно-технической инспекции железнодорожного транспорта" (НТИЖТ).

Причем ни ГИБЖД, ни НТИЖТ не должны входить ни в систему МЧС, ни в систему ОАО РЖД.

Всё ниже написанное вообще не имеет отношение к приватизации. На конференции будет большое представительство членов РПЛБЖ, поэтому всё ниже написанное информация для раздумья: на каком уровне нас дурят.

Следующая просьба к законодателям заключается в том, чтобы дать работать профсоюзам. Особо подчеркиваю: ДАТЬ РАБОТАТЬ ПРОФСОЮЗАМ, А НЕ ТОЛЬКО ПРОИЗВОДСТВЕННЫМ СОЮЗАМ. Одно отличается от другого в сути. Профессиональное объединение — профсоюз. Производственное объединение — производственный союз. Не может быть профсоюза депо "Апрелевка". Может быть профсоюз машинистов депо "Апрелевка". У помощника машиниста могут быть как профессиональные, так и производственные интересы. Однако функционально они должны решаться по-разному.

Аксиома: Если общество желает жить без потрясений, то оно должно предпринять все попытки для того, чтобы ни один союз не подменял и не совмещал функции другого.

Федеральный закон "О профессиональных союзах <...>", Статья 2, часть 1: "Профсоюз - добровольное общественное объединение граждан, связанных общими ПРОИЗВОДСТВЕННЫМИ, профессиональными интересами <...>".

Следующая просьба — создайте закон "О производственных союзах". Причем большая просьба разобраться какие проблемы работников являются производственными, а какие профессиональными и не объединять их.

Следующая просьба связана с правовыми вопросами.

Трудовой кодекс Российской Федерации, Статья 29 Представители работников, пункт 2: "Интересы работников организации при проведении коллективных переговоров, заключении и изменении коллективного договора, осуществлении контроля за его выполнением, а также при реализации права на участие в управлении организацией, рассмотрении трудовых споров работников с работодателем представляют первичная профсоюзная организация или иные представители, избираемые работниками".

Трудовой кодекс Российской Федерации, Статья 31. Иные представители работников, пункт 1: "При отсутствии в организации первичной профсоюзной организации, а также при наличии профсоюзной организации, объединяющей менее половины работников, на общем собрании (конференции) работники могут поручить представление своих интересов указанной профсоюзной организации либо иному представителю".

Суть. Интересы работников в организации может представлять организация имеющая в своём составе более половины работников. Вопрос: "А кто представляет интересы оставшихся членов организации?" Ведь они по сути бесправны. Работники, не являющиеся членами профсоюза, имеют право уполномочить орган первичной профсоюзной организации представлять их интересы во взаимоотношениях с работодателем. Но если они не согласны с политикой, проводимой организацией они могут и не уполномочить представлять их интересы.

Произведем расчет. На предприятии 100 человек; 51 член профсоюза; решение может быть принято 26 членами профсоюза. Т.е. 26% работников могут определять интересы 100 % работников. Это кошачьево.

Следующая просьба — внесите изменения в эту часть Трудового кодекса. Пусть интересы работников представляются органами, образованными трудовым коллективом, а не общественной организацией. Причем производственные всем трудовым коллективом, а профессиональные интересы частью трудового коллектива, представляющей данную профессию. Внесите в ТК основу уставной деятельности трудовых коллективов.

Трудовой кодекс, Статья 329, часть 1: "Работникам, труд которых непосредственно связан с движением транспортных средств не разрешается работа <...> с вредными <...> условиями труда".

Это юридический ляп. В кабине управления электротранспорта всегда присутствуют вредные условия труда. От этих вредных условий можно избавиться только в том случае, если перевести транспорт на другой вид тяги. Согласно законодательству электротропоезда должны ходить без локомотивных бригад. Соответствующая и просьба к законодателям — избавьте от юридически ляпов.

Трудовой кодекс, Статья 329, часть 2: "Особенности режим рабочего времени и времени отдыха, условий труда отдельных категорий работников, труд которых непосредственно связан с движением транспортных средств, устанавливаются федеральным органом исполнительной власти в области соответствующего вида транспорта. Эти особенности не могут ухудшать положение работников по сравнению с установленными настоящим Кодексом".

В трудовом кодексе нет некоторых наиболее значимых параметров регулирующих режим рабочего времени и время отдыха локомотивных бригад, поэтому чего нет, того нельзя ни улучшить ни ухудшить.

В частности:

- Сколько дней подряд может трудиться член локомотивной бригады без выходных? В депо "Апрелевка" рекорд 79 суток.
- Сколько времени должен тратить член локомотивной бригады на дорогу на работу и с работы? В депо "Апрелевка", специализирующее на пригородных пассажирских перевозках, некоторые члены локомотивных бригад тратят на дорогу на работу и с работы более 8 часов.

Соответствующая и просьба к законодателям — когда будете вносить изменения в ТК, Вы хоть дайте проект почитать.

Л.МАЙЗЕЛ