

ПРОФСОЮЗНАЯ ЖИЗНЬ

СУББОТНИКИ ПО ПЯТНИЦАМ

Новое назначение – заместителем начальника локомотивного депо по ремонту – А.Артемьев получил осенью прошлого года. До этого у него была должность старшего мастера тепловозного цеха. На протяжении двух с лишним лет он постигал трудную для молодого специалиста науку руководителя, организатора производства. Время захватило сложное: большая часть ремонтников переведилась на сокращенную рабочую неделю, а пятница становилась выходным у мастеров.

Шекотливое положение: формально отдохнешь, а на деле? Не позвонишь диспетчеру, не поинтересуешься обстановкой – сам же и пожалеешь. Кто гарантирует качественный ремонт? Хочешь не хочешь – иди в цех к работающим смене.

С заместителем начальника депо по ремонту беседовал по поводу обращения его подчиненных в «Гудок». Суть жалобы сводится к тому, что мастера заставляют работать бесплатно.

Артемьев человек достаточно откровенный. Мало что меняет в нем и принадлежность к администрации предприятия. Просто питомец омского вуза – из тех людей, кто никогда не будет с секундомером в руках засекать свое время пребывания на производстве: как бы не переработать. А другие? Бессмысленно было искать авторов анонимного обращения в «Гудок». Да и разве дело в них? Гораздо важнее выяснить, насколько законны действия руководства в отношении мастеров.

Всегда взявшись на себя заводской ремонт локомотивов, депо пополнилось свежими кадрами, пришедшими с других производств или же закончившими железнодорожные вузы. Категория старших и сменных мастеров значительно обновилась. Оказалось, именно они-то и ущемлены в своих правах.

Конечно, как водится, одна из боязней точек – зарплата платы, которая выдается с задержками. После праздничных дней января отставание, дошедшее до двух месяцев в прошлом году, резко сократили: деньги

за декабрь на 60 процентов уже перенесли в банкоматы коммерческого банка «Кедр». Но все мастера, равно как и управляющие на дороге, получают жалование в последнюю очередь. Причина проста: дабы не были почвы для нездоровых разговоров. Вряд ли инфляция сделает какие-то поблажки руководителям и ИТР. Галопирующие цены экономического кризиса почти всех делают беззащитными перед реальным рынком. Так что малейшие просрочки в выдаче заработанного очень чувствительны. Сейчас иной принцип, широко пропагандируемый везде и всюду: заработал – получи.

К «сожалению», именно этот краеугольный камень рыночной экономики в коллективе локомотивного депо оказался под сомнением. С переводом на четырехдневную рабочую неделю старшие и сменные мастера вынуждены трудиться и в пятницу, причем без всякой надежды, что выход на работу будет исправно протабелирован. Этот факт безоговорочно признает председатель профкома депо В.Романовский. Многие сменные мастера, после введения для них четырехдневки стали бригадирами просто по разумным соображениям: на пять работающих один мастер – слишком жирно.

В компетенцию старших мастеров входит теперь руководство двумя цехами. К примеру, А.Тарасин отвечает за деятельность двух коллективов: первого и второго цехов. В первом производят ТО-2 и работают в четырех смены, круглосуточно. Отсюда на линию в день выходит по пять электровозов. Не спрятается с задачами мастер – брак вероятен, в чем уже неоднократно убеждался молодой специалист.

В дело планируют еще одно объединение: цеха автостолов и цеха электроники. И здесь высвобождение ИТР нужно только приветствовать. Но людям, сфера деятельности которых значительно расширилась, нужно платить соответственно, учитывая новый нормированный характер труда, а после перевода на четырехдневку – в особенности.

Вот здесь-то и возникает нестыковка. Ведь если оплачивать пятницу, какой разон тогда официально делать ее нерабочей? Ожидаемого экономического эффекта уже не будет. Поэтому красноярцы, руководствуясь отраслевым Тарифным соглашением, взяли за основу увеличение продолжительности оплачиваемого отпуска, предоставляемого старшим и сменным мастерам. В позапрошлом году дорожный коллективный договор довольно щедро вознаграждал за не-нормированность. Люди получали премию за отпуск в количестве двенадцати (старший мастер) и девяти дней (сменный).

Но уже в 1998 году с этой практикой было покончено: отпуск сократили на три дня тем и другим. Председатель дорпрофсоюза Красноярской магистрали В.Гординенко во все не уверен, что на нынешней дорожной конференции по принятию коллективного договора на 1999 год вопрос по отпускам вновь не вскроется.

Ведь если жалуются ИТР, выходит, не всех устраивает существующая ситуация.

Не секрет, что любые попытки повышения фонда оплаты труда в общей массе эксплуатационных расходов воспринимаются дорожной администрацией настороженно, если не сказать болезненно. Что с точки зрения экономии объясняется: прошлом году на заработную плату ушли почти треть всех производственных издержек – 29,3 процента. Это обстоятельство всерьез беспокоит начальника дороги Ю.Шиполова: цифры несколько выше плановых, к тому же предстоит индексация, и показатель доли оплаты труда вновь увеличится.

А может, и надо мудрствовать, а следует поступать так, как того требуют нормативные положения отраслевого Тарифного соглашения? К великому огорчению: сегодня этот документ в части предоставления дополнительных отпусков за ненормированный рабочий день не может служить руководством к действию. Более того, отраслевое Тарифное соглашение предоставляет полную свободу действий коллективам всех сем-

надцати дорог на сети. В основополагающем документе железнодорожников на данный счет сказано: конкретная продолжительность отпусков за ненормированный рабочий день определяется коллективными договорами. Стало быть, колебания продолжительности отпусков были и будут наблюдаться – в зависимости от экономического положения магистралей.

Дело в том, что в настоящий момент законодательства, регулирующего порядок и условия предоставления дополнительных отпусков за не-нормированный рабочий день, не существует. Проект закона об отпусках гуляет в Госдуме, когда он выйдет в свет и подкрепит на практике рыхлую юридическую базу, неизвестно. Железнодорожники пока что вынуждены действовать на свой страх и риск, боязь за основу принимаемых решений положение об отпусках ужающей давности – аж 1930 года. Любому юристу, да и не только ему, ясно: существующую систему исчисления отпусков нужно менять.

Примеры расчета отпусков и отнесения расходов на их оплату, которые предложены отделом организации и оплаты труда Красноярской железной дороги, сегодня вызывают много вопросов на предприятиях. Главный правовой инспектор по труду дорпрофсоюза Л.Заблоцкая встречалась с коллективом Иланской дистанции электроснабжения. Там недоумевают: отчего машинистка со стажем в семь лет уравнена в этом плане с начальником предприятия? Даже если руководитель отработал четверть века, его оплачиваемый отпуск будет равен 37 дням, как у машинистки.

Посуществующим ныне порядкам, инженер, имеющий стаж работы два года, получает отпуск продолжительностью в 31 день. Ему надо еще выбирать стажевые, чтобы отыхать на шесть дней больше.

Странно, что ненормированный характер труда у руководителя с высоким степнем ответственности совсем не учитывается. И даже зарплата, которая с переходом на разряды у железнодорожных служащих увеличилась, не компенсирует ему ставшие обычными «субботники по пятницам».

Николай ЮРЛОВ,
корр. «Гудок».

КРАСНОЯРСК.

МИР ВЧЕРА И СЕГОДНЯ

В ОЖИДАНИИ ИНВЕСТИЦИЙ



САХАЛИНСКАЯ область. Широкое сотрудничество по совместному хозяйственному освоению Южных Курил под юрисдикцией России намерены предложить деловым кругам Японии власти Сахалинской области. В частности, инвесторам из соседней страны будет предложен проект возведения на островах Кунашир и Шикотан рыбопромышленных комплексов.

На снимке: на острове Шикотан.

Фото Н.Малышева (ИТАР - ТАСС).

ЮЖНЫЕ КУРИЛЫ – ОСТРОВА РОССИЙСКИЕ

В последнее время ситуация вокруг территориального спора между Россией и Японией по поводу присоединенности Южных Курил заметно обострилась. В позициях сторон появились новые моменты, которые, хотя и отражают реальное положение вещей, могут значительно осложнить достижение компромисса.

Как известно, в Москве провели первую сессию совместных российско-японских подкомиссий на уровне заместителей глав дипломатических ведомств. По сути, эти подкомиссии дублируют деятельность ранее созданной комиссии по заключению мирного договора. Тем не менее японская сторона усматривает многочисленный подтекст в том, что начинаются переговоры в рамках форума, рассматривающего вопросы «по пограничному размежеванию».

В апреле прошлого года на тихоокеанском курорте Кавана тогдашний премьер Японии Р.Хасимото предложил Б.Ельцину на неформальном саммите свою формулу территориального урегулирования. Согласно этой схеме, проводится демаркация границы к северу от Южных Курил; однако они остаются под административным управлением России на неопределенное время.

Ответ на это предложение нового главы японского кабинета К.Обути должен был получить во время своего официального визита в Москву в ноябре прошлого года. Такой ответ был дан, однако оглашение он не предавался. Но вот буквально на днях японская газета «Иомидзу» сообщила, что российский ответ предусматривает заключение мирного договора до 2000 года, однако в нем будет отсутствовать раздел о территориальном размежевании.

Таким образом, Россия предлагает произвести демаркацию границы после 2000 года в другом документе и отдельно от мирного договора.

Поскольку российское предложение предусматривает «перенос на будущее сроков демаркации границы», японская сторона имеет и положение Московской декларации, подписанной в ноябре прошлого года в ходе визита в Японию Б.Ельцина, в котором подчеркивается, что «важнейшей задачей для обеих сторон является установление конструктивного партнерства на основе принципов справедливости и законности». Не меньшее значение в аргументации японской стороны имеют и положения Московской декларации, подписанной в ноябре прошлого года в ходе визита в Японию премьер-министра К.Обути; однако они относятся под административным управлением России на неопределенное время.

В то время как на официальном уровне переговоры по территориальной проблеме пока не дают особых оснований для ходатайства о сторожевом оптимизме, политологи и представители общественных организаций двух стран также энергично вносят свою лепту в обсуждение и возможное продвижение в сторону решения этой сложнейшей проблемы послевоенного мирового устройства. Так, по сообщению агентства Киодо Цусин, в Стране восходящего солнца уже создалась группа влиятельных

политиков и бизнесменов, которые делают ставку на развитие экономических отношений с Россией, причем часто вне зависимости от исхода территориального спора между двумя странами.

В свою очередь в России сформировалось прояпонское лобби, мозговой центр которого, судя по публикациям в печати, базируется в Институте мировой экономики и международных отношений РАН.

Но этой группировке противостоят также значительные силы. Например, недавно по одному из каналов Российского телевидения был передан юмористический сюжет об общественном суде присяжных, который разбирал вопрос о правомерности передачи Японии Южных Курил. Так вот, все двенадцать членов жюри в своем вердикте «осудили возможность отказа России от этих островов».

Не прошли мимо внимания российской общественности и заявления по желавшего оставаться неназванным сотрудником одной из государственных структур России, являющимся экспертом по проблемам отношений между Москвой и Токио. По его оценке, урегулирование территориальной проблемы в российско-японских отношениях на основе зафиксированных в Токийской декларации принципов справедливости и законности не менее значительные в аргументации японской стороны имеют и положения Московской декларации, подписанной в ноябре прошлого года в ходе визита в Японию премьер-министра К.Обути. В ней записано, что «важнейшей задачей для обеих сторон является установление конструктивного партнерства на базе принципов доверия, взаимной выгода, долгосрочной перспективы и тесного экономического сотрудничества».

В то время как на официальном уровне переговоры по территориальной проблеме пока не дают особых оснований для ходатайства о сторожевом оптимизме, политологи и представители общественных организаций двух стран также энергично вносят свою лепту в обсуждение и возможное продвижение в сторону решения этой сложнейшей проблемы послевоенного мирового устройства. Так, по сообщению агентства Киодо Цусин, в Стране восходящего солнца уже создалась группа влиятельных

членов, не ощущающих материнского тепла и испугавшихся возможного сближения с Японией. Сидевшая рядом с незадачливой трио некто Шарипова, двадцатилетняя жительница Ульяновской области, дожидавшаяся посадки на свой поезд, напомнила, что выдержала убаюкать. А затем и во-

весь поезд остался на вокзале в Токио, забытый японским материнским теплом, испугавшимся возможного сближения с Японией. Сидевшая рядом с незадачливой трио некто Шарипова, двадцатилетняя жительница Ульяновской области, дожидавшаяся посадки на свой поезд, напомнила, что выдержала убаюкать. А затем и во-

весь поезд остался на вокзале в Токио, забытый японским материнским теплом, испугавшимся возможного сближения с Японией. Сидевшая рядом с незадачливой трио некто Шарипова, двадцатилетняя жительница Ульяновской области, дожидавшаяся посадки на свой поезд, напомнила, что выдержала убаюкать. А затем и во-

весь поезд остался на вокзале в Токио, забытый японским материнским теплом, испугавшимся возможного сближения с Японией. Сидевшая рядом с незадачливой трио некто Шарипова, двадцатилетняя жительница Ульяновской области, дожидавшаяся посадки на свой поезд, напомнила, что выдержала убаюкать. А затем и во-

весь поезд остался на вокзале в Токио, забытый японским материнским теплом, испугавшимся возможного сближения с Японией. Сидевшая рядом с незадачливой трио некто Шарипова, двадцатилетняя жительница Ульяновской области, дожидавшаяся посадки на свой поезд, напомнила, что выдержала убаюкать. А затем и во-

весь поезд остался на вокзале в Токио, забытый японским материнским теплом, испугавшимся возможного сближения с Японией. Сидевшая рядом с незадачливой трио некто Шарипова, двадцатилетняя жительница Ульяновской области, дожидавшаяся посадки на свой поезд, напомнила, что выдержала убаюкать. А затем и во-

весь поезд остался на вокзале в Токио, забытый японским материнским теплом, испугавшимся возможного сближения с Японией. Сидевшая рядом с незадачливой трио некто Шарипова, двадцатилетняя жительница Ульяновской области, дожидавшаяся посадки на свой поезд, напомнила, что выдержала убаюкать. А затем и во-

весь поезд остался на вокзале в Токио, забытый японским материнским теплом, испугавшимся возможного сближения с Японией. Сидевшая рядом с незадачливой трио некто Шарипова, двадцатилетняя жительница Ульяновской области, дожидавшаяся посадки на свой поезд, напомнила, что выдержала убаюкать. А затем и во-

весь поезд остался на вокзале в Токио, забытый японским материнским теплом, испугавшимся возможного сближения с Японией. Сидевшая рядом с незадачливой трио некто Шарипова, двадцатилетняя жительница Ульяновской области, дожидавшаяся посадки на свой поезд, напомнила, что выдержала убаюкать. А затем и во-

весь поезд остался на вокзале в Токио, забытый японским материнским теплом, испугавшимся возможного сближения с Японией. Сидевшая рядом с незадачливой трио некто Шарипова, двадцатилетняя жительница Ульяновской области, дожидавшаяся посадки на свой поезд, напомнила, что выдержала убаюкать. А затем и во-

НОВОСТИ КУЛЬТУРЫ



ЕКАТЕРИНБУРГ. Уральскому писцу Герману Ивановичу Щекутову под семьдесят лет.

Около шестидесяти из них он увлечен собирает материалы о великом русском поэте А.С.Пушкине, 200-летие которого будет широко отмечено не только в России, но и во всем мире. Коллекция уральского пушкиниста насчи-

тывает десятки тысяч экземпляров и хранится в его однокомнатной квартире. Экспонатов этих, пожалуй, хватило бы на хороший музей, о чём и мечтает ученный человек.

На снимке: Г.Щекутов в своей квартире-музее.

Фото А.Семёхина (ИТАР - ТАСС).

НОВЫЙ УЧЕБНЫЙ ЦЕНТР

В Санкт-Петербурге в здании Дорожного центра научно-технической информации и пропаганды Октябрьской железной дороги открыт Учебно-методический центр дорпрофсоюза.

Среди приглашенных на открытие были руководители управления дороги, ведущие специалисты, имеющие прямое отношение к решению социальных вопросов в трудовых коллективах магистралей, профсоюзные лидеры.