



Президенту Российской Федерации
Путину В. В.

копия:

Президенту ОАО РЖД

Якунину В. И.

копия:

Начальнику Октябрьской железной дороги

Степову В. В.

копия:

ОАО РЖД Департамент безопасности движения

копия:

ОАО РЖД Департамент по организации, оплате и
мотивации труда

Саратову С. Ю.

копия:

Прокуратура гор. Санкт-Петербург

копия:

Прокуратура Ленинградской области

копия:

газета "Гудок"

копия:

газета "Аргументы и факты"

копия:

"5 канал" ТВ

копия:

"1 канал" ТВ

копия:

Интернет

ЗАЯВЛЕНИЕ

Мы, коллектив работников локомотивных бригад Эксплуатационного локомотивного депо Санкт-Петербург Финляндский ТЧ-12, просим Вас принять меры по многочисленным финансовым нарушениям оплаты труда, нарушениям режимов труда и отдыха машинистов и помощников машинистов локомотивов, нецелевому расходованию средств, а часто откровенного воровства, совершаемого на наших глазах и из наших карманов. Деньги, заработанные нами тяжелым и опасным трудом, расходуются бездумно и бездарно, до машинистов и помощников

машинистов доходят крохи от заработанного, при этом по телевидению и в СМИ, в докладах главе государства озвучиваются суммы в 3 - 4 раза большие от фактически получаемых нами.

В условиях постоянного роста цен на товары и услуги, грабительской политике ЖКХ, мы вынуждены выходить на подработку, -- годовую норму сверхурочных часов (120 часов) многие из нас вырабатывают ещё в январе-феврале.

Чтобы скрыть ежемесячно нагоняемые нами сверхурочные часы, отдел труда и зарплаты в лице его начальницы Любимовой Светланы Владимировны допускает многочисленные должностные нарушения и преступления по расчету заработной платы, растаскивая часы из основного рабочего времени по другим шифрам, или "теряя" маршруты, при этом не забывая выписывать себе немаленькие премии.

Красноречивым примером является недавнее крушение поезда по станции Белая Калитва. В телеграмме были указаны несуразные цифры времени переработки с начала года, -- 8 часов у машиниста, и 1 час у помощника машиниста с начала года!! Любой локомотивщик скажет, что это -- вранье, и более реальными являются цифры в сотни раз большие. Если локомотивная бригада допустила сон на локомотиве, -- то это только от усталости, недосыпания, так как или вышла на подработку, или после подработки, или работала перед работой на другой работе потому, что не хватает денег, заработанных на железной дороге. Локомотивную бригаду сделали виноватой деятели, умело создающие общественное мнение, тем самым прикрыв от вины себя.

На общем собрании локомотивных бригад с руководством Дирекции тяги на выраженное нами недовольство зарплатой, в частности большой недоплатой за февраль месяц в связи с вводом новой расчётной системы ЕКАСУТР, (среди бригад сразу прозванной "камасутрой"), заместитель по кадрам начальника Дирекции тяги некто Новиков А. В. заявил коллективу локомотивных бригад : "Вы можете хоть все сегодня подавать заявления на увольнение и увольняться, а мы привезём бригады из Восточного региона, там у них нет работы, они получают по 20 тысяч рублей", совершенно не задумываясь о нашей наиглавнейшей задаче -- безопасности движения, сохранности грузов и человеческих жизней.

В апреле-месяце руководство Дирекции тяги исполнило свою угрозу -- привезли локомотивные бригады из депо Омск, Барабинск, Курган, Ишим, Кандалакша, Мурманск и других, количеством около 100 человек, чтобы таким образом заткнуть нам рот, показать нам, что мы здесь никто и не нужны, и нас можно выбросить в любой момент.

Почасовая ставка машиниста депо ТЧ-12 составляет 143 руб. 49 коп., помощника машиниста 110 руб. 82 коп, -- у привезённых локомотивных бригад почасовая оплата "по-среднему" составляет от 260 рублей у помощника до 600 рублей у машиниста, при этом им оплачивают командировочные, им оплатили

дорогу самолетами и поездами, для части из них снимают и оплачивают гостиницу, а остальных разместили в домах отдыха локомотивных бригад, предназначенных для отдыха бригад после поездки в пункте оборота, и бывает так, что прибывшей на отдых бригаде некуда лечь спать.

Для командированных локомотивных бригад не налажены никакие бытовые условия, негде и не на чем приготовить еду в поездку и для питания в междусменный отдых, -- естественно отдых и подготовка к поездке соответствует самому низкому уровню, -- а это причина возможных аварий и крушений, но в депо существует негласное распоряжение при наличии собственных бригад первыми в работу брать командированных, при этом оплату им производить выше их среднего.

Мы понимаем, что тем, кто заказал и привёз командированных выгодно такое положение вещей, -- под них можно списать и украсть денег намного больше, и уже никого не волнует ни безопасность движения, ни то, что весь объем перевозок мы можем выполнить своими силами за соответствующую оплату.

Ущерб от таких "инноваций" руководства в сотни раз больший, чем от простого повышения заработной платы локомотивным бригадам (подсчитано специалистами).

Также при столь низкой заработной плате невозможно производить профессиональный отбор работников локомотивных бригад, так как молодёжь ищет более перспективную и высокооплачиваемую работу. На железной дороге остаются те, кому больше некуда идти, или энтузиасты стальных магистралей, но всему есть предел, и профессионалы ищут другую работу или подработку, что также не способствует полноценному отдыху. Машинисты и помощники машинистов в свободное от работы время работают в такси, на стройках, автомастерских, в службах доставки грузов, грузчиками и т. д., для того, чтобы не оставить свои семьи голодными после смешной зарплаты на железной дороге.

Руководство в столь катастрофической ситуации продолжает свою уничтожительную политику, всё больше гребя под себя и оставляя бригады почти ни с чем, не забывая при этом изобретать и издавать противоречивые, а очень часто просто маразматичные приказы и указания для оправдания своей нужности и, якобы, работы.

На безумных проектах расходуются и отмываются огромные деньги, -- в пресловутые "Аллегро" и "Сапсан" вложены средства для так называемого "престижа", -- при этом престиж превратился в гнилой фарс, и если "Сапсан" более или менее наполняется пассажирами, то "Аллегро" ходит пустым или полупустым. Из-за наличия этих поездов графике сокращены обычные электропоезда, что мешает межличностному общению населения, и проезду людей на работу и с работы.

Пуск поезда "Сапсан" был произведён без учета профиля рельс/колесо, что повлекло за собой выкрашивание колёс по кругу катания, без учёта мощностей тяговых подстанций, и т. д. Проблемы решались не расчетным методом, а на ходу, по мере их возникновения, и как следствие -- снова огромные расходы...

Нет, мы не против технического прогресса и скоростей, -- но почему же и зачем так бездумно и бездарно, глупо и бестолково, с затратами, превышающими возможные в десятки и сотни раз?

Дороге нужны профессиональные инженеры, предусматривающие технические возможности механизмов и материалов, а не балаганные клоуны, умеющие выдавать желаемое за действительное. При таком "престиже" мы продолжаем работать на старых локомотивах, устаревших физически и морально, давно исчерпавших свой ресурс работы, часто ломающихся, или просто горящих от нагрузок.

Одним из безумных проектов является дорогостоящая установка ВИС для учета и контроля расходуемого топлива на тепловозах. Притчей во языцех являются разговоры и меры о фактах слива дизельного топлива с тепловозов, но никто и никогда, кроме самих сливающих, не сказал о том, что при нормальной заработной плате они этого никогда бы не делали! Им просто не хватает средств для нормальной жизни, а руководство в лице так называемых менеджеров вбухивает эти деньги в дорогостоящие системы контроля, которые требуют не менее дорогостоящего обслуживания, но совершенно не гарантируют этого самого контроля! Сытый голодного не разумеет! Но голодные всегда найдут способ обойти электронику и обмануть спутники, таким образом система ВИС не нужна, нужно просто платить достойную зарплату.

Мы не требуем дополнительных денег у государства, мы хотим более рационального и грамотного перераспределения средств внутри структуры, -- то есть возврата и так заработанного нами.

В организациях РЖД на местах процветают кумовство и родственничество, руководящие должности занимают не профессионалы, а чьи-то дети, внуки, племянники, любовницы и т. д., -- болванчики окончившие институты, но не умеющие работать. Непомерно раздутыми, трещащими по швам являются штаты различных управляющих организаций, зачастую повторяющих или дублирующих друг друга.

Некоторые "руководители" могут позволить себе создание и содержание должностей секретарш для приготовления чая-кофе и снятия спермотоксикоза на работе, выплачивая им зарплату в три, а то и в четыре раза превышающую зарплату машиниста, покупая им квартиры и автомобили за наши деньги.

Зарплаты кабинетных работников и работниц в депо намного больше зарплат локомотивной бригады, -- ведь многие из них оформлены машинистами и

помощниками машинистов, в том числе и женщины, таким образом имея существенную прибавку к зарплате за наш счёт.

Машинист и помощник машиниста всегда являлись ведущими профессиями, элитой транспорта, по оплате труда приравнивались к военным лётчикам, а сейчас само слово машинист втоптан в грязь, локомотивная бригада является неудобным и неприятным образованием для "настоящих работников" (различных крыс и кабинетных деятелей, производящих горы бумаги, называемых документами), нарос, мешающий им "работать", -- на самом деле не только вставляющие палки в колёса, но и создающие нездоровый ажиотаж и невроз у локомотивных бригад в связи со сдачей различных тестов, экзаменов, ТРА станций (на которых мы никогда не бываем и никогда не будем), АСПТ -- месячные, квартальные, после поездки с инструктором, конспектирование проездов и аварий, крушений, и т. п., а также прочей лабуды, реально не нужной в работе. На это мы тратим своё личное время перед поездкой, после поездки, или в свой выходной день, и это время нам никак не оплачивается.

Любой машинист и помощник машиниста должны думать о своих маршрутах движения, режимах ведения поезда, о исполнении требований своих сигналов, а не дёргаться от мысли сдал или не сдал очередное испытание или экзамен, записал или не записал очередной проезд, допущенный в другом конце страны.

Локомотивная бригада зажата в такие рамки различных приказов, указаний, и инструкций, что для понимания нормальных людей это недоступно, они просто не верят такому идиотизму, при этом при возникновении нештатных ситуаций, их ликвидации и различных других ситуациях на работе, -- во всём виновата локомотивная бригада. Огромная толпа бездельников ищет и назначает нарушителей по лентам, регламенту, записях в журналах, и т. д., отбирая крохи из и так мизерной зарплаты, создавая неврозы у локомотивных бригад, вновь заставляя думать, как обойти многочисленные крючки и сети, тем самым реально мешая работать.

Одним из недавних перлов высокого начальства было исторжение приказа N893 от 13.05.13. ЦТ Маралова Е. С. , явно пребывавшего в очередном остром приступе идиотии. Приказ требует от помощника машиниста, отвлекаясь от своих основных обязанностей полдороги шляться по машинному помещению, рискуя быть убитым перебросом электротока, или оторвавшейся деталью работающего механизма, а находясь в кабине, -- не выпуская ручку из рук записывать кривые и время их прохождения!

Действующий в настоящее время регламент переговоров по радиосвязи, созданный людьми, далёкими от железной дороги, забивает эфир переговорами, рассказами о том кто, где, и в каком состоянии находится, также угрожает безопасности движения, так как порой машинисту, находящемуся в