

Народная

Правда

Издается в Ленинграде — Санкт-Петербурге

№ 149

2013 г.

Цена свободная

УГРОЗА ЗАБАСТОВКИ ДИСПЕТЧЕРОВ — ТОЛЬКО ВЕРШИНА АЙСБЕРГА



В июле 2013 года безопасность полетов в столичном регионе оказалась под угрозой: конфликт диспетчеров Московского авиаузла (МАУ) и нанимателя — ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» — едва не перерос в забастовку. «Пожар» на МАУ удалось локализовать, но углы нерешенных проблем по-прежнему тлеют. Что нужно сделать, чтобы подобная ситуация не повторилась, рассказал президент Федерального профсоюза авиационных диспетчеров России (ФПАД), председатель Федерации профсоюзов России Сергей Анатольевич Ковалев.

Основная проблема заключается в нерешенности вопроса с нормами труда диспетчеров — количестве воздушных судов, которое диспетчер может обслуживать в час или в течение рабочего дня. Еще год назад эта проблема поднималась на совещании у Дмитрия Медведева. В ноябре 2012 г. Росавиация утвердила методику нормирования труда диспетчеров и поручила ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» утвердить нормативы до 1.07.2013. Однако это не сделано до сих пор. Последний раз тема обсуждалась 26 июня на совещании у вице-преьера Аркадия Дворковича.

Пока же мы руководствуемся нормами, разработанными в СССР еще в 1986 г. В соответствии с ними каждый сектор управления воздушным движением (т.е. один авиадиспетчер) должен одновременно вести не более шести судов, или не более 20–25 судов в час. Фактически же у диспетчеров сейчас в связи одновременно находится 15–18 самолетов — в три раза больше! При этом наниматель утверждает, что в каждом секторе работают не один, а два человека, и, стало быть, все в порядке. Но реально суда ведет только один диспетчер, а второй находится, так сказать, на подхвате — осуществляет информационную поддержку. То есть увеличение количества диспетчеров в одном секторе (на одном рабочем месте) не влияет на пропускную способность.

А что говорит по этому поводу международная практика?

Нормативы труда диспетчеров устанавливаются исходя из определенной реальной нагрузки на среднего диспетчера в результате испытаний, которые проводятся на специальном тренажере. В международной практике нормой считается коэффициент загрузки 0,55. Это означает, что диспетчер может быть полностью загружен не более 0,55 часа в течение рабочего дня. Показатель в пределах от 0,55 до 0,7 уже считается опасным!

Испытания, проведенные ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» не удовлетворили работодателя, так как эксперимент показал, что нормативы для диспетчеров должны быть установлены примерно в полтора–два раза ниже, чем тот объем работ, который им сейчас иногда приходится выполнять. Поскольку работодатель рассчитывал в результате испытаний подвести теоретическую базу под коэффициент загрузки 0,7, то введение новых норм труда притормозили и решили провести

дополнительные испытания. Мы считаем, что это ошибочный путь, поскольку речь идет о пределе человеческих возможностей. Замечу, что в ходе испытаний на тренажере диспетчер более спокоен и раскован. Он знает, что его ошибки не приведут к фатальным последствиям, а потому принимает решения быстрее, чем в реальной обстановке. Но в советские времена количество рейсов было большим, чем сейчас. Почему же возникают такие проблемы?

Действительно, мы сейчас не достигли такой интенсивности полетов, как в середине 1990-х гг. Во многом это связано с ростом вместимости воздушных судов, в результате чего количество рейсов уменьшилось. Но при этом радикально изменилась структура воздушного пространства. Например, если раньше аэропорт Домодедово работал преимущественно на восточное направление, Внуково — на южное, Шереметьево — западное и северо-западное, то теперь, когда перевозчики имеют возможность выбора между конкурирующими площадками, полеты из аэропортов МАУ приобрели во многом хаотичный характер. Воздушное пространство над столицей перегружено, что повышает нагрузку на диспетчеров, которые вынуждены отслеживать множество потенциальных конфликтных ситуаций, то есть точек пересечения маршрутов движения самолетов. Кроме того, органы планирования полетов устанавливают время вылетов самолетов неравномерно, исходя из заявок авиаперевозчиков. Конечно, всем удобно вылетать утром, но никто не думает о нагрузке на диспетчеров в такие пиковые периоды времени. Для увеличения пропускной способности, то есть увеличения количества полетов, одной из многих мер является более равномерное перераспределение потоков воздушного движения в течение суток.

При большой загрузке диспетчер часто не в состоянии соблюдать все необходимые процедуры. По вине диспетчеров у нас уже было несколько случаев официально зафиксированных фактов опасных сближений, которые только чудом не привели к катастрофам. Кроме того, инспекторы, контролирующие работу диспетчеров, отмечают все случаи неполного выполнения ими своих функций, что является основанием для принятия мер дисциплинарной ответственности и, как следствие, влечет «наказание рублем». Поэтому мы и добиваемся установления реальных норм труда, чтобы в случаях перегрузки с диспетчера снималась ответственность за нарушения, которые он физиологически не может не допустить.

В последний раз автоматизация оборудования в Московском центре проводилась 32 года назад. Оно продолжает работать, но проблемы с отказами есть. Чтобы поддержать его функционирование, создаются дублирующие системы, хотя кардинально проблемы это не решает.

Еще в 2007 г. было принято решение о строительстве нового центра управления воздушным движением. Оно началось в 2009 г., в октябре этого года должны пройти все испытания, а в октябре 2014 г. он должен быть введен в эксплуатацию. Но наши диспетчеры, которые сейчас тестируют новое оборудование, считают эти сроки нереальными, поскольку проблем и незавершенных работ пока очень много.

Но даже ввод нового центра не решит всех проблем и не увеличит пропускную способность. Необходимо выстраивать новую структуру воздушного пространства, о чем я уже говорил. Кроме того, ограничения пропускной способности заложены еще при проектировании и

строительстве аэропортов.

Интервал между взлетом и посадкой для аэропортов, имеющих одну взлетно-посадочную полосу, составляет от 45 секунд до 3 минут, в зависимости от типа и массы самолета. Понятно, что две полосы увеличивают пропускную способность в два раза. У нас в Шереметьево их две, и что? Они расположены в 800 метрах друг от друга, а по нормативам одновременно использовать параллельные ВПП можно только тогда, когда расстояние между ними не менее 1 км. Во Внуково ВПП вообще пересекаются под углом, и хотя в прошлом году одну полосу удлиннили, проблемы это не решило. К примеру, в парижском аэропорту «Шарль де Голль» — четыре полосы, расположенных на значительном расстоянии по периметру аэровокзального комплекса.

К тому же, к нашим ВПП, которые строились еще в советские времена, рулежные дорожки примыкают под прямым углом, что увеличивает время маневрирования самолетов и загруженность взлетно-посадочных полос. Во всем мире строят скоростные рулежные дорожки, расположенные под небольшим углом схода с ВПП, что позволяет быстро освобождать полосу. В том же аэропорту «Шарль де Голль» из 14 рулежных дорожек на каждой ВПП — половина скоростных! У нас же в результате высокой загруженности ВПП возникают неприятные ситуации при взлете и посадке, при которых совершающий посадку самолет вынужден уходить на второй круг, так как вылетающий самолет по каким-то причинам задержался на ВПП и не смог ее освободить.

До 2010 г. в «Госкорпорации по ОрВД» действовал колдовской, который предусматривал повышение заработной платы два раза в год. Размер этого повышения был привязан к росту выручки предприятия. Действие общего договора закончилось 1 апреля 2010 г. При этом в Московском центре был свой колдовской, который продолжал действовать до 31 декабря 2010 г. В августе 2011 г. инспекция по труду вынесла предписание провести индексацию заработных плат в соответствии с этим договором. Несмотря на отрицательную позицию нанимателя, суды всех инстанций также встали на сторону работников. Но поскольку деньги так и не были выплачены, в результате образовалась сумма, которую сегодня озвучивают СМИ. В Госкорпорации ее оценивают в 60 млн, наш профсоюз — в 200 млн, в Роструде насчитали 173 млн.

Сейчас при посредничестве Роструда ведется поиск компромиссного решения. Предполагается, что авиадиспетчеры будут получать доплату 5% к заработной плате с мая по сентябрь — в летний сезон высокой интенсивности движения. Возможно, что имеющаяся задолженность частично будет погашена нанимателем за счет увеличения отчислений в пенсионный фонд. Хотя, конечно, такое решение больше приемлемо для пожилых работников и в гораздо меньшей степени для молодежи. В любом случае наша позиция такова: мы будем следить за развитием ситуации и готовы к поиску компромисса с работодателем, если с его стороны будет конструктивное отношение к представителям работников. Но если со стороны работодателя не будет наблюдаться встречного движения, мы будем вынуждены вернуться к тому, с чего начали. А именно добиваться исполнения ранее принятых судебных решений о стопроцентной компенсации задолженностей перед персоналом, включая набравшие проценты за пользование их деньгами.

ЗАБАСТОВКА НА «АНТОЛИНЕ»



В Ленинграде 23 октября 2013 года состоялся марш и митинг солидарности с рабочими завода «Антолин». Рабочие «Антолина» в ходе двух осенних забастовок отстаивали требования увеличения заработной платы на индекс инфляции плюс 30% при сокращении рабочей недели до 36 часов. Фонд Рабочей Академии призывает все трудовые коллективы сделать эти требования всеобщими, причем требование увеличивать реальное содержание заработной платы таким образом — ежегодным. Необходимо выдвигать эти требования при заключении коллективных договоров, в ходе забастовок и иных коллективных действий. Это будет шагом к доведению уровня заработной платы до стоимости рабочей силы и высвобождению времени, необходимого для участия рабочих в профсоюзной работе, а в дальнейшем — в управлении предприятиями, работе в Советах рабочих депутатов.

СЕМИНАР ПО РАБОЧЕМУ ДВИЖЕНИЮ ФЕДЕРАЦИИ ПРОФСОЮЗОВ РОССИИ И ФОНДА РАБОЧЕЙ АКАДЕМИИ — РОССИЙСКИЙ КОМИТЕТ РАБОЧИХ

В работе Российского комитета рабочих приняли участие следующие делегаты с решающим голосом: **Кудрявцев Владимир Михайлович**, регулировщик радиоаппаратуры Нижегородского научно-исследовательского института радиотехники, сопредседатель Российского комитета рабочих; **Шишкарев Василий Иванович**, наладчик автоматических линий и агрегатных станков АМО ЗИЛ, сопредседатель Российского комитета рабочих, Москва; **Кальвит Валентин Владимирович**, электромонтер ЗАО «Саровская генерирующая компания», г. Саров, сопредседатель Российского комитета рабочих; **Станиглаз Татьяна Владимировна**, маляр ЗАО «СМУ-2», Ленинград; **Лисицина Наталья Сергеевна**, машинист мостового крана ОАО «Силловые машины», Ленинград; **Француз Николай Павлович**, водитель сестрорецкого ООО «Хлебный экспресс», Ленинград; **Скрябин Павел Сергеевич**, отжигальщик ОАО «Кольчугветмет», г. Кольчугино Владимирской обл.; **Тухманян Виктор Григорьевич**, электромеханик Муромского стрелочного завода, г. Муром; **Обнорский Николай Викторович**, электромонтер-ремонтник ООО «Промпарксервис», г. Владимир; **Сенков Константин Александрович**, токарь ОАО «Нижегородский водоканал»; **Петряков Олег Владимирович**, оператор станков с ЧПУ завода №1 ВНИИЭФ, г. Саров; **Чебаков Денис Сергеевич**, электромонтер ЗАО «Саровская генерирующая компания»; **Мищенко Сергей Николаевич**, монтажник-строитель ООО «Сталекс», г. Воронеж; **Брагин Владимир Александрович**, токарь-расточник ОАО «Завод «Красное Сормово», Нижний Новгород; **Галеев Рафил Гаипович**, строитель сервисного центра ЖКХ, г. Можга, Удмуртия; **Алехин Геннадий Валентинович**, почтальон, Москва; **Лебедь Сергей Савельевич**, слесарь механосборочных работ ОАО «Метровагонмаш», Московская обл.; **Горбач Юрий Валерьевич**, вожатый служебных собак ОАО «Метровагонмаш», Московская обл.; **Бабочкин Вячеслав Михайлович**, слесарь механосборочных работ ОАО «Метровагонмаш», Московская обл.

Делегаты с совещательным голосом: **Казеннов Александр Сергеевич**, доктор философских наук, профессор Санкт-Петербургского государственного торгово-экономического университета, консультант Российского комитета рабочих; **Мазур Олег Анатольевич**, кандидат экономических наук, научный руководитель Невинномысского института экономики, управления и права; **Шумаков Анатолий Петрович**, представитель РКР по Ивановской области; **Петров Владимир Александрович**, председатель Портового комитета Российского профсоюза докеров морского порта Санкт-Петербурга; **Бегизов Александр Владимирович**, генеральный директор ООО «РОССУ», Санкт-Петербург; **Дегтерев Денис Борисович**, кандидат медицинских наук, заведующий отделением Всероссийского центра экстренной и радиационной медицины им. А.М.Никифорова МЧС России, Санкт-Петербург; **Попов Александр Степанович**, главный редактор газеты «Вести трудовой миграции», профсоюз трудящихся мигрантов, Москва; **Авганов Алексей Амирмаевич**, профсоюз трудящихся мигрантов, Москва; **Ярцев Дмитрий Сергеевич**, инженер АСУ-ТП и П, ЗАО «Сервотехника», Москва; **Маленцов Степан Сергеевич**, помощник депутата ЗАКС Ленинградской обл., Санкт-Петербург; **Попов Михаил Васильевич**, доктор философских наук, профессор по кафедре экономики и права, Санкт-Петербургский государственный университет, консультант Российского комитета рабочих; **Лапшин Анатолий Николаевич**, ведущий специалист по экономическим вопросам Ивановского областного объединения профсоюзов; **Пугачева Ружена Борисовна**, инженер РОНЦ им. Блохина РАМН, Москва; **Казаков Иван Петрович**, мастер ВНИИЭФ, г. Саров; **Гамов Лев Викторович**, научный сотрудник ВНИИЭФ, г. Саров; **Поздняев Дмитрий Евгеньевич**, ведущий научный сотрудник ВНИИЭФ, г. Саров; **Золотов Александр Владимирович**, доктор экономических наук, профессор Нижегородского государственного университета им. Н.И.Лобачевского, консультант Российского комитета рабочих; **Шарифуллина Рима Садитовна**, президент общественной организации содействия социальной защите граждан «Петербургская Эгида»; **Гавшин Борис Николаевич**, кандидат экономических наук, Фонд Рабочей Академии, Ленинград.

По результатам работы РКР приняты следующие постановления.

1. Усилить борьбу за повышение зарплат до уровня стоимости рабочей силы.
2. О борьбе за заключение прогрессивных коллективных договоров.
3. О борьбе организованных в профсоюзы работников за развитие городов как крупных промышленных центров, против вывода промышленных предприятий из городов.
4. Вести борьбу за сохранение и улучшение здоровья рабочих.
5. О поддержке изучения положения рабочего класса России.

Очердное заседание РКР пройдет 22-23 марта 2014 года. В повестке дня следующие вопросы:

- 1) Формирование раздела коллективного договора по заработной плате;
- 2) Борьба организованных в профсоюзы работников за улучшение условий труда;
- 3) Включение в профсоюзные организации трудовых мигрантов.

