



ДЕЯЛО

ЧТО НАМ НАДО РЕШИТЬ НА КОНФЕРЕНЦИИ?

Почему так важны результаты голосования на предстоящей 21 числа Конференции?

Когда-то профсоюзного руководителя можно было сменить на любом заседании профкома, цехкома, профгруппы: проголосовал профком — и сменили председателя профкома; проголосовал цехком — и сменили председателя цехкома, члена профкома; проголосовала профгруппа — и сменили председателя профгруппы, члена цехкома.

Но усилия работодателей по выхолащиванию профсоюзов не пропадают даром. Сейчас согласно уставу нашего профсоюза избрать председателя профкома можно только на конференции сразу на пять лет. И попробуй, отзови. Получается, что пять лет рядовые члены профсоюза пребывают в качестве статистов, исправно платящих взносы. Что бы ни вытворял профсоюзный руководитель — сменить его нельзя. И лишь раз в пять лет

нам любезно предлагают проголосовать за того, кто «умеет налаживать отношения» с работодателем.

Поэтому важно объяснить всем делегатам предстоящей Конференции, что надо проголосовать за своего товарища, который среди нас, в кабине поезда. И затем налаживать вместе с ним работу профсоюза.

Инициативный комитет машинистов метро
https://vk.com/depo_profsoyuz
<https://t.me/th7metro>

ДЛЯ ЧЕГО НУЖЕН ПРОФСОЮЗ?

Есть мнение, что профессиональный союз должен выполнять работу социального отдела предприятия — выдавать льготные путевки, организовывать экскурсии и т.п.

А в уставе профсоюза написано, что профсоюз должен защищать интересы работников во всех сферах. Главная работа профорганизации — составление, подписание и контроль за выполнением прогрессивного колдоговора. Именно хороший колдоговор позволяет улучшить положение работников, без чего не будет улучшения работы метрополитена и обеспечения в полной мере безопасности пассажиров. На что надо обратить внимание при составлении нового колдоговора?

Охрана труда

В кабинах машинистов отсутствуют печки, нет вентиляции. В течение 5 лет ничего не меняется. Машинисты ездят летом в духоте, зимой в холоде, портят свое здоровье, уходят на больничный лист, чем уменьшают свою заработную плату и получают дополнительные расходы на приобретение дорогостоящих лекарств. И это далеко не всё.

Сейчас значение вредности при работе машинистом составляет 3,2 согласно СОУТ (специальная оценка условий труда). При вредности 3,2 машинисты должны работать 40 часов в неделю, что составляет 180 часов в месяц. При разработке графика на 180 часов остается очень мало ночных смен, ночных часов будет меньше. Машинист будет работать 180 часов в месяц, а получать как за 160. Минус 2 выходных в месяц. Также при норме вредности 3,2 дополнительный отпуск будет составлять не 14 дней, а 7. На данный момент профсоюзной организацией метрополитена был составлен список специальностей, по которым действует норма вредности 3,3, что гарантирует 36 часов в неделю и доп. отпуск 14 дней.

Бытовые условия

В комнатах отдыха отсутствует отопление. Только после 21 октября началась суета, начали спешно устанавливать микроволновки, телевизоры, чайники в комнаты приема пищи машинистов и ремонтного персонала. Прочистили канализацию, дали горячую воду. Это похоже на негласную взятку работникам депо к профсоюзной Конференции, так как всё это должно было быть сделано к 1 сентября.

Из работы К.Маркса «Ницета философии»

Крупная промышленность скопляет в одном месте массу неизвестных друг другу людей. Конкуренция раскалывает их интересы. Но охрана заработной платы, этот общий интерес по отношению к их хозяину, объединяет их одной общей идеей сопротивления, коалиции. Таким образом, коалиция всегда имеет двойную цель: прекратить конкуренцию между рабочими, чтобы они были в состоянии общими силами конкурировать с капиталистом. Если первой целью сопротивления являлась лишь охрана заработной платы, то потом, по мере того как идея обуздания рабочих в свою очередь объединяет капиталистов, коалиции, вначале изолированные, формируются в группы, и охрана рабочими их союзов против постоянно объединенного капитала становится для них более необходимой, чем охрана заработной платы. До какой степени это верно, показывает тот факт, что рабочие, к крайнему удивлению английских экономистов, жертвуют значительной частью своей заработной платы в пользу союзов, основанных, по мнению этих экономистов, лишь ради заработной платы. В этой борьбе — настоящей гражданской войне — объединяются и развиваются все элементы для грядущей битвы. Достигши этого пункта, коалиция принимает политический характер.

Безопасность движения

Не набраны люди для обслуживания и ремонта подвижного состава, ремонт не обеспечен запасными частями. Создаётся нервное отношение между эксплуатацией и ремонтным персоналом. Из-за этого готовность даётся за 15–20 минут до выхода. Машинисты должны бегать вприпрыжку по вагонам и выезжать, не произведя полноценную приёмку подвижного состава. Предлагают выезжать на линию на подвижном составе «с некоторыми неисправностями». Но ведь категорически запрещено выезжать на неисправном составе из депо. При неисправности подвижного состава на линии машинист будет писать объяснительные, будет виноват и лишён премии.

О. Вещий,
Машинист Метрополитена

КОЛЛЕКТИВ ЗА ОТКРЫТОСТЬ И ПРОЗРАЧНОСТЬ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПРОФСОЮЗА

Немного о себе. Я пришел работать в депо Невское в 1995 году и с тех пор работаю. За это время я успел окончить железнодорожный техникум. Всё время работы в метрополитене я наблюдал со стороны за деятельностью профсоюза и задавался вопросом, нужно ли мне в него вступать. И приходил к выводу, что и без профсоюза всегда смогу прекрасно защитить себя от любой несправед-

ботника. На этой почве снижается производительности труда и как следствие, ухудшается обслуживание пассажиров. И здесь работа профсоюза крайне необходима.

Сейчас все члены профсоюза могут пользоваться такими льготами, как оказание материальной помощи, предоставление беспроцентной ссуды, частичной оплаты медицинских услуг, выплат на рождение детей, смерть близких родственников. А где можно узнать какие льготы еще полагаются от профсоюза, от администрации депо, и в каком размере? Загадка, да и только. У меня лично складывается впечатление, что все эти материальные ресурсы надежно укрыты от возможности их использования. Никакой наглядной информации, никогда не существовало и не существует. На мой взгляд, все это делается для того чтобы как можно меньшее число членов профсоюза могло ими воспользоваться для собственной материальной поддержки.

Надо чтобы все имеющиеся на предприятии льготы известны для каждого работника депо и доступны для членов профсоюза. Для этого нужно использовать стенды «профсоюзная жизнь» на которых эта информация будет размещена.

Что касается предоставления путевок на соцобъекты метрополитена, такие, как профилакторий «Балтийский берег», то здесь, имеется масса замечаний. Возможность отдохнуть в профилактории для работников метрополитена с каждым годом сокращается, вызывая дефицит свободных мест который приводит к злоупотреблениям. Если ты не член профсоюза — тебя авто-

матически отбрасывают в конец очереди.

Но для возможности получить санаторное лечение в профилакторий совершенно не нужно вступать в профсоюз, это абсолютно для всех, здоровье одинаково ценно и не нужно на этом спекулировать. С той скоростью, с которой мы теряем места в профилактории, можно остаться в самое ближайшее время и вовсе без него. Этот процесс нужно самым решительным образом остановить. Значительная часть денег, которые мы все вместе зарабатываем, идет на содержание и обслуживание этих социальных объектов, а число путевок сокращается. А если пройтись по станциям, проехать в вагонах метро, то вы обнаружите мощнейшую рекламную компанию, которую проводит «Балтийский берег», предлагая отдых горожанам в ущерб собственным работникам.

Если работнику отказывают в возможности провести свой отпуск в санатории принадлежащему метрополитену, то надо добиваться от фонда социального страхования частичной или даже полной оплаты путевки работника не зависимо, где он проводит свой отдых, зависимости от стоимости путевки приобретенной работником. Горэлектротранс такие условия гарантирует при приеме на работу, думаю, что и метрополитену это будет по силам. Стоимость путевки в профилакторий на сегодняшний день составляет ни много, ни мало 45000 руб. Думайте сами.

Дмитрий Невский



ГОВОРЯТ РАБОТНИКИ ГОРЭЛЕКТРОТРАНСА

Алексей Сергеев, водитель трамвая



Многие из нас помнят времена 90-х — 2000-х, когда городской электрический транспорт разрушали властвующие структуры различного уровня, но мы тогда выстояли, даже в условиях страшной разрухи. Сейчас, когда государственная политика направлена на восстановление и развитие общественного транспорта, наше предприятие рушится изнутри. Администрация всё чаще делегирует свою ответственность на простых рабочих, а работники за весьма скромную зарплату покорно несут на себе возложенный груз, обеспечивая сладкую жизнь руководителей. При этом сами работники зачастую остаются без должной поддержки и защиты своих прав и интересов. Под гнётом страха остаться без работы многие твёрдо убеждены, что имеют безвозвратную зависимость от работодателя, и терпят. Покорно. Молча.

ГУП «Горэлектротранс» (ГЭТ) является одним из крупнейших государственных предприятий Санкт-Петербурга, обеспечивая занятость почти 12 тысячам замечательных людей — профессионалов и специалистов в своей области.

Являясь перевозчиками наших горожан и туристов, мы боремся за повышение уровня культуры обслуживания и репутации предприятия. А тем не менее количество жалоб на работу нашего предприятия растёт, значительно ухудшаются показатели по обеспечению безопасности дорожного движения. А кто виноват? Правильно — рабочий! Совершил ДТП — виноват водитель: не спрогнозировал, не учёл, не предупредил. Поступила жалоба от пассажира на плохое обслуживание — виноват кондуктор: размен не предоставил, работу с валидатором не обеспечил, грамотно конфликт не разрешил. Оборвался двигатель вагона на ходу — виноваты начальники смены и его подчинённые: не обеспечили надлежащий осмотр и ремонт. Не хватает водителей, кондукторов — виноват диспетчер: не обеспечил выход всех работников на работу, не принял мер к выполнению плана предприятия. Работник получил травму на рабочем месте — виноват работник: не выполнил требований Правил техники безопасности, не соблюдал установленных требований по охране труда.

А ведь зачастую у работника просто нет возможности обеспечить соблюдение всех предъявляемых к нему требований, поскольку работодатель не обеспечил для работников нормальных, безопасных условий труда, соответствующих государственным нормативным требованиям охраны труда, не обеспечил работников оборудованием, инструментами, технической документацией и иными средствами, необходимыми для исполнения ими трудовых обязанностей, не обеспечил бытовые нужды работников, связанные с исполнением ими трудовых обязанностей.

А ведь это обязанность работодателя, закреплённая положениями ТК РФ — обеспечивать для работников нормальные условия труда.

Структура нашего предприятия включает в себя десятки различных служб и обособленных структурных подразделений (ОСП). Казалось бы, мы все «плывём в одной лодке» и у нас общие интересы — улучшение процессов по организации перевозок электрическим транспортом,

экономическое и безусловно успешное развитие нашего предприятия, но по факту это не совсем так. ОСП действительно обособлены друг от друга во всех смыслах! Каждое из подразделений решает какие-то исключительно свои задачи, часто не сопрягающиеся с задачами предприятия в целом.

Службой движения работа в части составления расписания проводится словно по принципу «сделано, потому что надо» — без учёта реального пассажиропотока, пропускной способности участков дорожно-уличной сети, особенностей маршрутов, требований по обеспечению безопасности и реально выполняемого пробега трамвая и троллейбуса по перегонам маршрутов. Зачастую различные маршруты, имеющие одну общую конечную станцию, съезжаются в точке слияния и движутся значительные расстояния скопом друг за другом в секундных интервалах, создавая скопления транспорта на перекрёстках и оживлённых улицах, после чего длительное время на этом участке вагонов, как правило, нет. Таким образом руководство сознательно идёт против пути развития и по экономическим показателям (теряя прибыль в пользу других перевозчиков), и в сфере социальной значимости.

Отдельная тема для разговора — работа Службы Главного Ревизора. Результаты действительных мер со стороны «безопасников» для улучшения ситуации, к сожалению, не наблюдаются. Вместо организации специальной дополнительной подготовки водителей по обеспечению безопасности движения, вместо разработки и принятия мер по обеспечению безопасности движения путём увеличения рейдов по выявлению нарушений со стороны других участников движения (маршрутки, пешеходы, легковой транспорт) и обращений в ГИБДД о привлечении к ответственности нарушителей, вместо активного взаимодействия с различными ведомствами по улучшению положения в городе электрического транспорта, службой зачастую формируются противозаконные приказы и распоряжения. Задачи по обеспечению безопасности решаются в основном методом тотального лишения премий водителей, кондукторов, начальников маршрутов и т.д. Нередко эти меры принимаются по отношению к невиновным.

Очень болезненный вопрос — оплата проезда сотрудниками по пути на работу и с работы. Уже более года кондукторы вынуждены либо вступать в конфронтацию с так называемыми «своими» пассажирами, либо рисковать и без того небольшой премией, провозя сотрудников предприятия бесплатно. Неужели предприятие несёт настолько огромные потери и убытки в связи с тем, что своего же сотрудника доставит до места назначения без выделения дополнительных средств на своём же трамвае или троллейбусе заодно с пассажирами? Или за наш счёт таким образом покрывается план по перевозкам перед городской администрацией?

В январе 2018 года, в нарушение положений по оплате труда, являющихся неотъемлемой частью Коллективного договора, были снижены категории большинства маршрутов ГЭТ, вследствие чего премиальная часть заработной платы водителей этих маршрутов за плановое выполнение рейсов уменьшилась в среднем на 15%, соответственно в целом зарплата увеличилась на 7% и в результате повышения тарифной ставки к концу года повысилась по факту лишь на 4%, — едва дотянувшись до уровня инфляции.

В результате проведения Специальной Оценки Условий Труда в 2014 году многие работники предприятия были лишены части дополнительного оплачиваемого отпуска, а некоторые (водители-перегонщики, кондукторы, например) лишились гарантий «по вредности» вообще. При этом значительного улучшения ус-

ловий труда.

На предприятии применяется эксплуатационно-карательный режим с применением тактики столкновения интересов сотрудников друг с другом. Парки не снабжаются должным образом запчастями для подвижного состава, инструментами. Соответственно, ремонт не может быть своевременным и качественным. Известны случаи, когда сотрудники приобретают инструменты для работы за свои средства. В документах ставятся штампы о проведении ЕО и ТО исключительно формально. ЕО не проводится вообще, а ТО и текущие ремонты исходя из отсутствия материалов, инструментов и запчастей проводятся весьма низкого качества. Заявки на ремонт не выполняются, в книгах поезда наличествуют лишь отписки «проверено, в норме», «дана заявка на ремонт» или «сам дурак». В связи с этим постоянно нарастают конфликты между водителями и рабочими-ремонтниками. В результате страдают пассажиры, а несут ответственность обыкновенные рабочие — слесари, бригадиры, водители.

Работодатель издаёт локальные нормативные акты с предъявлением всё больших требований к работникам. Растёт количество новых приказов и распоряжений, изменяются Положения, инструкции, на ровном месте увеличиваются планы и нормы труда. А надлежащая подготовка и переподготовка кадров не производится, соответствующие условия не создаются. И всё это под грифом «Мнение Профкома учтено!». А как же мнение работников? Об этом я решил узнать из первых уст и поговорил с коллегами «по душам».

Ирина Петровна Шева, водитель трамвая.

- Ирина, расскажите о себе, о своей работе.



- 12 лет назад я приехала в Санкт-Петербург из города Орск Оренбургской области, общий стаж работы водителем трамвая почти 30 лет. Это было моей мечтой детства. С раннего возраста я интересовалась техникой и транспортом. В то время было очень мало женщин среди водителей. Помнится у нас в городе была чуть ли не единственная женщина-водитель такси. Её все знали и называли просто «таксистка». Я смотрела на неё и мечтала: «Вот подрасту и стану тоже таксисткой. Меня тоже будут все знать и уважать!». Так случилось, что такси водить мне не пришлось, зато я стала водителем трамвая. Это сейчас нас воспринимают как обслуживающий персонал, а 30 лет назад водить трамвай считалось престижным и почётным делом. По моим стопам пошли мои сыновья. Старший уже перевозит пассажиров, а младший заканчивает курсы обучения и скоро выйдет на линию. Я рада, что мои дети выбрали такую профессию. Наша профессия вырабатывает в человеке такие важные качества как дисциплина, ответственность, умение своевременно принимать правильные решения.

- Трудная работа — водить трамвай?

- Управлять трамваем в Санкт-Петербурге очень сложно. В Орске, в сравнении с Петербургом, я ездила как по пустыне. Здесь же люди, транспорт, скопления...нет, это скопления людей и транспорта! Ленинградцы называют свой город

культурной столицей, но культуры нет, особенно культуры вождения среди автомобилистов. Как нас только не обгоняют! Справа обгоняют, слева обгоняют, подрезают... Осталось только научиться сверху, над крышей трамвая пролетать как самолёт, и перед вагоном пикировать на проезжую часть, чтобы первым потом через перекрёсток промчаться. Я уж думаю, в скором времени так и будет. Мы, трамвайщики, конечно, с этим боремся, прикрываем друг друга на перекрёстках от лихачей, но это редко удаётся.

- То есть коллектив слаженный, дружный?

- Коллектив большой, а сплочённости нет. Каждый сам за себя, в своих интересах, особенно молодёжь. Сломался впереди вагон. Ну сходи, помоги, подкажи! Нет, закроются в своих кабинах и сидят, ждут «аварийку» (аварийно-восстановительная бригада), боятся нос высунуть, чтобы начальство, не дай бог, лишней раз премии не лишило. Раньше было не так, все были заодно, помогали друг другу, поддерживали.

Раньше всё было по-другому, лучше было. Давайте вспомним хотя бы, как в былые времена праздновали 7 ноября? О, какой это был праздник, общие гулянья, объятия, радость в глазах людей!.. Достойное было время, условия жизни были достойные. Сейчас же мы то ли живём, то ли выживаем, то ли вовсе доживаем.

- А как обстоят дела с профсоюзной организацией на предприятии?

- Много лет состояла в профсоюзе, но уже 2 года, как вышла из него. Я не вижу смысла находиться там, просто не доверяю их работе. Так и написала в заявлении об исключении: «По недоверию!». Помню, в 80-х через профсоюз люди получали квартиры, путёвки всегда бесплатные. Сейчас карманный профсоюз тоже путёвками заведует, но, мне кажется, в сегодняшние дни такими благами пользуются одни и те же товарищи, избранные. Профсоюзы всегда добивались от работодателей достойных условий труда для работников, бесплатное питание, проезд и т. п. Сейчас многим из нас рабочую форму на складе выпрашивать приходится. Профсоюз давно перестал действовать в интересах работников, он находится «под каблуком» руководства. У нас есть новый, рабочий профсоюз. Люди боятся идти поперёк мнения начальства, боятся просто высказать своё мнение и вступать в ряды «несогласных». А я не трус — я не боюсь! Поэтому и вступила в независимый профсоюз. Эти ребята не боятся бороться за права работников, за свои права. В нашем профсоюзе много молодёжи, они полны сил и уверенности в своей борьбе с произволом руководства. Нам нужно быть сплочёнными и перестать бояться. Вот тогда это будет сильный профсоюз!

Екатерина Константиновна Валентюкевич, кондуктор троллейбуса.



- Екатерина, поговорим о любимой работе?

- Я работаю кондуктором в троллейбусе с 2014 года.

Привлекла романтика работы на троллейбусе, возможность с людьми пообщаться. С мужем, кстати, познакомились в троллейбусе (он

бывший водитель).

- Какие основные плюсы и минусы в работе? Есть ли трудности?

- Начну с плюсов. В транспорте ездит очень много интересных людей. Мне нравится наблюдать за пассажирами, со многими случается поговорить за жизнь, за погоду. Правда, попадаются и такие, которые нас, кондукторов, просто за людей не считают, но таких немного.

Огромнейший минус в том, что мы должны всем, а нам — никто и ничего. Бывает, пришла жалоба в парк, в которой (допустим) пишут, что кондуктор нахамил, оскорбила пассажира. В администрации снимают показания с видеокamer салона, а звука в этом кино нет. Увидели, допустим, что кондуктор пытается пассажира что-то объяснить, руками жестикуют, и всё — больше доказывать ничего не надо. Вердикт однозначный: «Нахамил. Виновна. Наказать!». Могут снять премию от 15 до 100%. И, как закон подлости, это часто бывает в конце месяца, когда ты месяц нахалтурил под 100 часов. (Меньше надо «халтурить», перерабатывать. Выспитесь, не будете нервничать, руками жестиковать, не снимут премию. — прим. ред.)

- Да, психологическая обстановка напряжённая...

- Психологическая обстановка меняется два раза в месяц — это когда поднимают производственный план. Когда не везёшь план и остаёшься без премии, опускаются не только руки. Ноги бы до дома доволочить.

- Получается ли у Вас отдыхать? Чем любите заниматься в свободное время?

- В свободное время я очень люблю готовить, но для меня это настоящая проблема. Раньше, когда можно было подхалтурить, на любимое занятие не хватало времени. А сейчас халтуры нет — зарплата мизерная. Соответственно, и готовить не на что.

- То есть достойной зарплату кондуктора не назовёшь?

- С учётом специфики работы зарплата у нас занижена.

Во-первых, у нас плавающий график работы, то в утро, то в вечер смена. Во-вторых, когда на работу идти в утро, вставать надо в 2.30–3.00. Это и на здоровье сказывается, и физически бывает тяжело выполнять. Соседам ведь не объяснишь, что тебе рано вставать, а они могут и до 11 вечера шуметь, а с пятницы на воскресенье или в праздники вообще можно спать не ложиться.

В-третьих, наша работа очень сказывается на здоровье. Многие работают с высоким давлением. У меня лично приобретённая гипертония, хотя до устройства кондуктором работала администратором в клубе. Бывало, по двое-трое суток работала, на сон пару часов за сутки и ничего, никогда не болела. А здесь на третьем году работы — гипертония, сама офигела, когда узнала.

- У нас на предприятии довольно крупный, мощный профсоюз. Разве он не помогает изменить условия труда в лучшую сторону?

- Я ничего не знаю о работе профсоюза. Наверно потому, что сейчас профсоюза нет (в моём понимании). Иначе почему профсоюз не отстоял работников перед комиссией по СОУТ? Непонятно, что за комиссия была и как они определили, что у нас нет больше вредности — троллейбусом те же, работа та же. И вообще, что за вредность у нас на работе? У водителя вибрации, напряжение высокое, а кондуктор рядом работает и вибрации с напряжением его не касаются? Или почему этот «мощный профсоюз» не отстаивает людей, которые из месяца в месяц отстёгивают свои честно заработанные деньги в их кормушку? Это не профсоюз, это рвачи. Мне лично такой профсоюз не нужен, я и без того найду куда потратить 300–400 рублей в месяц.

- Сейчас в ГЭТ ведётся подго-

Окончание на с. 3

Окончание. Начало на с. 3

товка к заключению нового Коллективного договора. Как Вы считаете, важно ли самим работникам принимать в этой работе активное участие или думаете, что от нас с вами ничего не зависит?

- Я считаю, должно быть открытое собрание и не один день, т.к. люди работают в разных графиках и всех сразу просто не собрать. Если договор коллективный, то и готовить его должен коллектив. Должна быть возможность всё обсудить, обдумать. А с нашим профсоюзом каши не сваришь, УВЫ.

- А как, по Вашему мнению, можно попытаться исправить ситуацию? Верите ли Вы вообще в такую возможность?

- Трудно исправлять то, что разваливали и разворачивали годами. Я как многие люди в возрасте скажу: вернуть бы Сталина! Больше половины представителей руководящих должностей поехали бы осваивать новые земли. При коммунистах профсоюз был для рабочих и боролся с работодателем, а сейчас профсоюз объединился с работодателем против рабочих.

- Екатерина, чтобы Вы хотели видеть в новом коллективном договоре?

- Если бы была возможность, касаемо работы кондукторов я бы поменяла многое:

1. Плановый отдел должен работать честно и открыто. Нужно вывести единый план в общем доступе, а не вынуждать людей бегать и узнавать, какие будут изменения плана с 1 или 15 числа каждого месяца.

2. Нужно организовать работу по пассажироперевозкам совместно с автобусами, т.к. если сломался, к примеру, троллейбус, а пассажир опаздывает, почему бы не пересадить его в автобус? Мы ведь не возвращаем людям деньги за купленный билет, и деньги у пассажира могут быть последними. Вот вам и конфликтная ситуация (вспомним недавнего пассажира, отправившего кондуктора одним ударом в больницу).

3. Разбираться по нештатным ситуациям должны три стороны: пассажир, который пишет жалобу, кондуктор, и работодатель. Недопустимо, что разборки работодателем проходят «однобоко». Позвонили, выслушали и постановили: «Винювен. Расстрелять!».

4. Нужно определить понятие премии за выполнение производственного плана. Я, значит, стараюсь привезти план по перевозке пассажиров, выполняю его на 101 процент, а благодаря какой-то не выпавшей особе, которой и говорить ничего не надо, чтобы она осталась недовольной (ей может не понравиться, как ты посмотрел) меня лишают премии, которая причитается за выполнение производственного плана. Это два разных понятия — план и жалоба.

Ольга Анатольевна Нечаева, водитель трамвая.

- Ольга, расскажите о себе. Что привело Вас в профессию?

- Когда-то я работала менеджером по рекламе и мне очень нравилась моя профессия, однако тогда постоянно происходили задержки по зарплате, никаких социальных гарантий у нас на работе не было. Хотелось стабильности, уверенности в завтрашнем дне. Посоветовавшись с детьми (а их у меня двое — сын и дочь) я приняла решение пойти на работу в государственное предприятие — в «Горэлектротранс». Здесь тебе и социальный пакет, и стабильная вовремя выплачиваемая заработная плата — будущая жизнь казалась безоблачной. И вот я здесь, ву-аля!

- Расскажите о своей работе. Опишите свою рабочую обстановку. Какие Вы видите плюсы и минусы в своей профессии?

- Водитель трамвая — это крайне сложная и ответственная работа, она подходит не для всех. Многие не справляются и уходят, не успев начать. Остаются только настоящие фанаты своего дела. Лично для меня это



самая сложная работа, но самая любимая! Здесь ты по-настоящему чувствуешь себя нужной людям, понимаешь, что делаешь что-то очень важное и полезное для общества. Безусловно, работа динамичная, требующая больших энергетических и физических затрат. Как и во всякой другой работе, есть свои сложности. Во время рабочего дня мы постоянно находимся в напряжении. Куча информации в голове, огромная ответственность не только за сохранение подвижного состава и за себя, но и за жизнь людей, которых ты везёшь, и за того парня, что в наушниках в любой момент может выскочить на дорогу. Практически не бывает таких моментов, даже во время стоянок на конечной станции, когда можно расслабиться. Ты не можешь себе позволить быть в плохом настроении, не можешь отвлечься. Обедать приходится почти на ходу (15 минут лишь даётся на приём пищи). Движение в городе очень интенсивное, часто другие участники дорожного движения нарушают Правила, заставляя нервничать, создают опасные ситуации, а это может привести к различного рода неприятностям, иногда и дорожно-транспортным происшествиям. Поверьте, в этом мало приятного.

- Бывают моменты, когда Вас покидает желание работать?

- Иногда бывают. У нас ведь всякое случается: ломается техника, происходят аварии, бывают конфликтные ситуации с пассажирами. Все мы ведь люди, все разные. В любом случае, первое что приходит делать водителю в таких ситуациях — это доказывать в парке свою невиновность в произошедшем. Даже имея на руках постановление из ГИБДД с чётким указанием отсутствия вины, водителю часто не удаётся доказать свою правоту перед руководством. Администрация ищет любую зацепку, чтобы снять с работника хоть какую-нибудь часть честно заработанных денег. Ко всем доводам работника руководство остаётся глухим и слепым. Вследствие этого происходит психологический дискомфорт от несправедливости, который убивает желание работать завтра. Да и в целом со всеми трудностями и проблемами на работе водитель остаётся один на один и всё приходится решать ему самому. Очень многие обращения к руководителям по улучшению условий труда или другим вопросам остаются неуслышанными. Руководящие звенья только кивают, но ничего не делают для изменения ситуации в лучшую сторону. Казалось бы, мы занимаемся одним делом, мы должны идти плечом к плечу, но нет. Здесь вряд ли протянут руку помощи. Скорее стараются утопить.

- А как же профсоюз?

- Да никак, они не принимают ни положительных, ни отрицательных решений. Карманный профсоюз слеп к проблемам работников. Его основная функция сводится к раздаче календариков и не очень дорогих подарков на Новый год. Неисправный, порою грохочущий и громяющий подвижной состав, искорёженные полы в депо, ямы и отсутствие нормального освещения на территориях парков на протяжении многих лет не беспокоят так называемых представителей работников. О поддержке на разборах я вообще молчу. Представителей профсоюза, как правило, там вообще не бывает.

- Давайте пофантазируем: Вас назначили руководителем предприятия. Какие основные проблемы вы стали бы решать в

первую очередь?

- О, нашли кому доверить! Если серьёзно, я постаралась бы наладить взаимодействие с властью Петербурга, с губернатором, чтобы совместно добиваться улучшения качества оказания транспортных услуг, организации большего количества выделенных для общественного транспорта полос, замены старой техники. Старалась бы вести работу по повышению престижа профессии водителей, добиваясь большего уважения со стороны жителей к работникам транспорта.

- Чем вы любите заниматься в своё свободное время?

- Свободное время я конечно очень люблю, но у меня его практически нет, потому что, даже несмотря на то что у меня первый класс (а это достаточно высокая зарплата для водителя трамвая) мне не хватает тех денег, которые я зарабатываю. Так что своё свободное время я, как правило, провожу на работе. Даже с подработками, денег не особо хватает. У меня двое детей, ипотека. Я понимаю, что это мои трудности, но хотелось бы жить на более достойном уровне. Это ведь нормальное желание каждого человека! Например, такие элементарные женские потребности, как поход к косметологу, парикмахеру я не могу реализовать в течение одного месяца. На всё нужны деньги. Мне приходится выбирать — ходить к косметологу или в парикмахерскую, или сделать маникюр. Это тоже немножко нелепо, согласитесь. Я всё-таки женщина, довольно привлекательная, не побоюсь этого слова (смеётся). В конце концов, не хлебом единым жив человек, правильно?

- Каково Ваше состояние духа на сегодняшний день?

- Я стараюсь быть оптимистичной в любой ситуации. Тем более сейчас, когда на фоне всех проблем, наш коллектив снова объединяется. Ребята создали свой, рабочий профсоюз, который действительно поддерживает работников в трудные моменты, не оставляя их со своими проблемами наедине. Значит, есть все шансы, что мы сможем и в целом улучшить рабочую атмосферу на предприятии. Всё зависит от коллектива. Будем вместе — будут успехи!

Алексей Владимирович Мышкин, слесарь-сантехник.



- Работаю слесарем-сантехником с 2009 года. В профессию привела случайность. Так как в 2008 году остановилась работа литейного цеха при Леоновском трамвайном парке, где я много лет отработал сталеваром. После этого появилась возможность устроиться слесарем-сантехником, где я работаю уже 10 лет с постепенным повышением разряда.

- А что привело к закрытию литейного цеха?

- По официальной версии, закрытие было из-за износа оборудования. А по неофициальной, на уровне слухов, что имеется проект на открытие литейного цеха в районе Ржевки, но проект так и не был осуществлён. Посчитали, что «ли-

ОТСТОЯТЬ НАШИ ИНТЕРЕСЫ МОЖНО ТОЛЬКО БОРЬБОЙ

Работаю в Горэлектротрансе 3 года, за это время стал водителем первого класса. В прошлом году стал призёром всероссийского конкурса «Лучший водитель троллейбуса». У водителей первого класса неплохая зарплата, но она не дотягивает до стоимости рабочей силы. Да есть стабильность, происходит замена подвижного состава, но условия труда на предприятии не улучшаются.

В результате проведения СОУТ вновь поступившим на работу водителям сократили дополнительный отпуск. У нас тяжёлая работа, вредные производственные факторы (рабочая поза сидя, напряжённость труда, график, работа в магнитном поле).

Особенно тяжело работать в выходные дни, время нахождения на маршруте урезано, «летаешь» как ненормальный. Потом пару дней в себя приходишь. Не организовано санитарно-курорт-

ное лечение. Слабо организован культурный и спортивный досуг. И, соответственно, у работников возникает вопрос — для чего они платят профсоюзные взносы. Мы не видим улучшений условий труда. Поэтому многие выходят из профсоюза, а вновь прибывшие не вступают. Их можно понять. Для чего вступать? Чтобы получить плед и календарик на новый год? Сейчас наш профсоюз представляет собой хитрый предмет, он вроде есть, а вроде нет... наших коллег с трамвайного парка №3 такая ситуация перестала устраивать и они организовали свой Профсоюз.

Профсоюз нужен для организации рабочих, для того, чтобы через профсоюз бороться за свои права. Интерес работодателя выжать из работника больше, заплатив меньше, сэкономить на условиях труда. Интерес работника в улучшении условий труда, уменьшении рабочего времени, увеличении зарплаты. Интересы противоположные. Как отстоять наши интересы? Только борьбой, что и делают действительные Профсоюзы. Сейчас организация новых профсоюзов или наведение порядка в старых — это вопрос выживания. При нынешней организации труда некоторые просто не доживут до пенсии. Задача сложная, но выполнимая. Так что за работу.

Шihin Евгений, водитель троллейбуса 1-го класса

тейка» «Горэлектротрансу» больше не нужна. Хотя мы производили все спецзаказы трамвайных путей — рельсы, стрелки, крестовины.

- Какие основные плюсы и минусы Вы можете выделить в своей работе?

- Основной плюс в моей сегодняшней профессии — это востребованность. Сантехники нужны и в быту, и на производстве. Работа сантехника не ограничивается пробиванием заторов и заменой кранов в санузлах. В нашем ведении системы отопления и водоотведения трубопроводы. Повсеместно проводят строительство, капитальные ремонты. Практически всё, что связано с естественными потребностями человека, обеспечено нашими руками. У сантехника высокой квалификации работа есть всегда.

Недостатки в работе тоже есть: несвоевременная поставка материалов и нехватка людей, зарплаты довольно скромные. Я работаю в службе пути «Горэлектротранс». Крупное государственное предприятие с многолетней историей, где, казалось бы, должны быть налажены все основные процессы организации труда. Однако, например, в моём конкретном случае, мне не приходится работать с новыми современными материалами, так как идёт задержка с поставками, а работа по замене труб может проводиться только в межотопительный сезон с мая по сентябрь. Отсутствие материалов означает перенос запланированных работ на будущий год, а по некоторым объектам работы переносятся. Из года в год и состояние коммуникации всё хуже и хуже. А как следствие всего этого — аварийные случаи. Серьёзных, к счастью, пока не было, но время идёт и трубы поставленные 20, 30...60 лет назад изнашиваются. Складывается впечатление, что руководство не понимает возможных последствий. Прорыв, например, ржавой батареи, установленной в смотровой канаве, в которой работают люди, когда над ними стоит трамвай или троллейбус, может привести к серьёзным ожогам. Мне кажется, руководство не интересуется какой будет завтрашний день они живут сегодняшним днём.

- Бывают ли моменты, когда пропадает желание работать?

- Бывает не то, что пропадает желание, а злость берёт. Когда ставится задача, например, на замену труб, а ни чертежа, ни плана нет. Руководитель говорит: «Вы сами что-нибудь сделайте как-нибудь.» Ты делаешь. В итоге приходит руководящее звено и говорит: «Вы не так сделали!» На вопрос «А как надо?» — отвечают: «Я не знаю как, но не так!»

- А почему так происходит?
- Трудно сказать. Но в основ-

ном, я думаю, это некомпетентность руководства в данных вопросах и ответственности на себя брать не хочет. Что написано на бумаге — это документ, а от слов завтра можно отказаться. Получается, мы работаем не на результат, а просто «чтобы было».

- А что же коллектив, молчит?

- У нас в основном работают люди, не желающие «выносить сор из избы». Кто-то считает, что ему после этого здесь не работать; пенсионеры (таких у нас много) готовы и так доработать. Люди в целом боятся последствий для себя лично.

- Вы обращались за помощью в профсоюз?

- Профсоюз, который существует сейчас, мне кажется, полностью подчинён руководству ГЭТ и структурных подразделений. Они занимаются только распределением билетов в театры и на концерты, организацией отдыха. Что касается организации труда, экологии внутри производства и охраны труда — я не видел, чтобы профсоюзные работники как-то этим занимались. Зачастую они не то, что не занимаются этими вопросами, они ещё и пытаются полностью поддерживать мнение руководства. Как организация по защите прав работников профсоюз полностью бездействует.

- Сейчас в депо «Южное» метрополитена проходит мероприятие по выбору профкома профсоюза. В предвыборной борьбе участвуют ставленник администрации и простой рабочий-активист. Как считаете, реально ли добиться справедливой работы профсоюза, если в профком удастся избрать простому машинисту?

- Всё реально. Депо «Южное» открылось недавно. Значит, там новые люди, которые попали туда из разных депо. Они не знают друг друга и, пока коллектив не сформировался, руководство метрополитена нацелено быстро провести все эти организаторские действия и насадить своих людей в свой профсоюз. Когда депо будет полностью готово, уже будет готов и профсоюз со своими целями и задачами, которые продиктованы администрацией. Мне так кажется. Нужно бороться и объединяться. Тем же машинистам и слесарям, которые там работают, нужно самим быть поактивнее, а не идти на поводу у руководства. В данном случае это как раз «пробный шар» со стороны администрации — если прокатит такая позиция и люди молчат, значит можно гнуть свою линию дальше.

- Что вы можете пожелать тем людям, которые пытаются сейчас изменить ситуацию в депо «Южное»?

- Активности и смелости не молчать и не бояться.



ОБЩЕСТВО ЗАЩИТЫ ПРАВ
РАБОТНИКОВ ТТУ г.САМАРЫ

РАБОТНИКИ ТТУ САМАРЫ!

Организация по защите прав работников ТТУ города Самары (ОЗПР) призывает всех работников Трамвайно-Тролейбусного Управления Самары вступить в свои ряды. Наша первоначальная задача — сокращение рабочего дня, повышение зарплаты, улучшение других условий труда, защита прав работников.

Наши основные требования:

Запрещение увольнять и переводить работников без письменного согласия ОЗПР. Сохранение (защита) рабочих мест.

2. 30-часовая рабочая неделя при 6-часовом рабочем дне с сохранением советских норм (перерывов по 10 минут в час и т.п.).

3. Фиксированный размер премии для всех работников предприятия. Лишения и снижения только по результатам взысканий.

4. Единовременное повышение зарплаты в 2,5 раза от суммы, фактически получаемой на руки в данный момент...

5. Ежегодное повышение реального содержания заработной платы (компенсация инфляции плюс 155% индекса сверх инфляции ежегодно).

6. При неполных по штату бригадах компенсировать работникам бригады повышение интенсивности труда в полном размере, по факту за каждого отсутствующего штатного работника независимо от выполнения плана. К примеру бригада по штату состоит из 4 рабочих, работает 1. Его зарплата должна составлять 400% от штатной.

7. Денежная компенсация затрат для организации отдыха в размере 2,5 среднемесячной зарплаты один раз в 2 года.

8. Оплата больничного листа в сумме, равной средней зарплате работника за последние 6 месяцев.

9. Наличие отапливаемой комнаты отдыха для каждой бригады. Наличие в комнате отдыха дополнительных обогревателей в зимний период и вентиляторов (кондиционеров) в летний период.

10. Время на переодевание в спецодежду включить в рабочее время.

11. Основной оплачиваемый отпуск — 35 календарных дней, плюс дополнительный оплачиваемый отпуск — 20 календарных дней за вредность.

12. Обязательные технологические перерывы при очень низких и при очень высоких температурах окружающей среды (+28,5 С — сокращение рабочего дня на 1 час, +29 С — на 2 часа, +30,5 — 4 часа. (в соответствии с СанПиН 1996 г.) Независимо от выполнения плана.

По всем вопросам звоните или отправьте СМС +7 927 715-04-18 Павел Серпов.

https://vk.com/work_samara «Рабочая Самара, борись за свои права»

Самарское представительство
Фонда рабочей академии

РАСЧЕТ СТОИМОСТИ РАБОЧЕЙ СИЛЫ РАБОТНИКОВ ГУП ГОРЭЛЕКТРОТРАНС САНКТ-ПЕТЕРБУРГА

Как работодатель определяет размер заработной платы, выплачиваемой работникам?

Так же, как он определяет любые другие свои расходы — на содержание машин и оборудования, материалы, электроэнергию и т.п. Что расходует работник в процессе своего труда? Свою рабочую силу. Рабочая сила — это способность создавать материальные блага. В ходе трудовой деятельности работник ее расходует, и для ее воспроизводства требуются затраты. Зарплата — цена рабочей силы, ее денежное выражение.

Каков размер этих затрат, определяющих размер зарплаты? Минимальный их объем — затраты на питание, одежду, крышу над головой, дорогу до работы и обратно. Но рабочий класс непрестанную борьбу за свои интересы и поэтому сейчас в стандартный набор обеспечения жизнедеятельности входят холодильник, стиральная машина и т.п.

Не надо забывать и о том, что работник не вечен. Для воспроизводства населения супруги должны родить не менее 3-х детей, иначе Россия будет вымирать. Обеспечение детей всем необходимым, включая образование, также входит в стоимость рабочей силы.

В данном расчете мы ориентировались в целом на «советский стандарт потребления». Надо учитывать, что наиболее весомые составляющие расходов (жилье, медицина, образование) тогда черпались из общественных фондов потребления и на руки работнику в виде зарплаты не выдавались.

Чтобы рассчитать стоимость рабочей силы в соответствующем денежном выражении, просуммировать цены на товары и услуги, необходимые для нормальной жизни работника и его семьи в рамках определенного периода времени. Временной промежуток берется в 25 лет из общего трудового стажа работника, где у него будет основная финансовая нагрузка, связанная с приобретением жилья, рождением и воспитанием детей в семье.

В разных регионах страны цены на товары и услуги могут отличаться и расчетная стоимость рабочей силы будет другой, но сейчас мы будем рассчитывать стоимость рабочей силы работников ГУП Горэлектротранс Санкт-Петербурга

Расчет величины затрат на нормальное воспроизводство работника ГУП ГЭТ и членов его семьи

1. Затраты на приобретение трехкомнатной квартиры в Санкт-Петербурге в кредит из расчета цены 8 000 000

руб. выплата за весь срок 25 лет 18 674 942 руб, в месяц **62 458 руб.**

2. **Страхование ипотеки** 51090,6 руб. в год, в месяц **4 257,55 руб.**

3. Затраты на ремонт квартиры — 2 раза за 25 лет 700000x2 =1400000 руб, в месяц **4666,66 руб.**

4. **На оплату коммунальных услуг** составляет в месяц **9000 руб.**

5. **Охрана квартиры** в месяц **1290 руб.**

6. **На приобретение книг, журналов, газет, оплату интернета и мобильной связи** в расчете на месяц **4700 руб.**

7. **Затраты на приобретение культурно-бытовой техники** (музыкальные центры, фотоаппараты и видеокамеры) в месяц **717 руб.**

8. **Затраты на приобретение 3 компьютеров** за 41 590 руб. с их заменой раз в 5 лет, **5 смартфонов и планшетов** за 10 000 руб с их заменой раз в 3 года, составляет 1 023 850 руб. за 25 лет, в месяц **3 412,83 руб.**

9. **Затраты на покупку мебели** составляет 900 000 руб. за 25 лет. В расчете на месяц **3 000 руб.**

10. **Затраты на крупногабаритную бытовую технику:**

Холодильники: 18 000x2=36 000 руб.

Стиральных машин: 16 000x2=32 000 руб.

Телевизоров: 12 000x3=36 000 руб.

Кухонных плит: 10 000x2=20 000 руб.

В сумме 124 000 руб. за 25 лет, в месяц **413,33 руб.**

11. **Затраты на покупку кухонных принадлежностей** в месяц **630 руб.**

12. **Затраты на покупку ванн и туалетных принадлежностей** в месяц **700 руб.**

13. **Затраты на одежду и обувь** сезонную, на повседневную и выходную в месяц **13 000 руб.**

14. **Личное страхование работника** на 2 человек в семье в месяц **1700 руб.**

15. **Затраты на страхование троих детей** в месяц **1500 руб.**

16. Затраты на **дополнительное медицинское страхование (ДМС)** в месяц **38 000 руб.**

17. Затраты на **лекарства и другие медицинские средства** в месяц **1500 руб.**

18. Плата за **оздоровительные физкультурные услуги** в месяц **1600 руб.**

19. **Затраты на приобретение спортивного инвентаря** в месяц **1000 руб.**

20. **Затраты на питание дома** в месяц **45 000 руб.**

21. **Затраты на питание вне дома** в месяц **15 000 руб.**

22. **Затраты на пользование общественным транспортом** в месяц **8 000 руб.**

23. **Затраты на семейный отдых** 1 раз в год по путевке в месяц **8 559 руб.**

24. Плата за **детский сад** в месяц **321 руб.**

25. **Отдельные выплаты при обучении детей в школе** в месяц **12 000 руб.**

26. **Затраты на высшее образование** 3 детей 4 500 000 руб, в месяц **15 000 руб.**

27. **Затраты на приобретение и содержание дачного участка** за 25 лет 2 830 000 руб, в месяц **9 433,33 руб.**

28. **Затраты на семейные праздники**, включая подарки, в месяц **2 400 руб.**

29. **Затраты на свадьбы** 3 детей составляют 600 000 руб, в месяц **2 000 руб.**

30. **Затраты на посещение театров, музеев, концертов** в месяц **14 000 руб.**

31. **Затраты на приобретение 4 автомобилей** в кредит за 25 лет составит 699 000x4=2 796 000 руб, в месяц **9 320 руб.**

32. **Страховка и налоги на автомобиль** в месяц **7282,46 руб.**

33. Эксплуатационные расходы:

Расходы на техническое обслуживание автомобиля в месяц **1 250 руб.**

Расходы на бензин при пробеге 20000 км в год, при расходе 10 л на 100 км составит в месяц **6 200 руб.**

Автостоянка в месяц **3 000 руб.**

34. **Затраты на погребение умерших родителей** 100 000x4=400 000 руб, в месяц **1333 руб.**

Сложив приведенные выше затраты получаем сумму 313 641 руб. в месяц. Необходимо учесть, что работнику необходимо выплатить из своей зарплаты 13% подоходного налога. Таким образом, **размер начисляемой заработной платы должен составить 313 641/0,87 = 360 506 руб.**



ОБ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА ВОСПРЕЯТСТВОВАНИЕ РАСПРОСТРАНЕНИЮ ПЕЧАТНЫХ ИЗДАНИЙ

ИЗ КОНСТИТУЦИИ РФ

Статья 13

1. В Российской Федерации признается идеологическое многообразие.

2. Никакая идеология не может устанавливаться в качестве государственной или обязательной.

3. В Российской Федерации признаются политическое многообразие, многопартийность.

4. Общественные объединения равны перед законом.

ИЗ ЗАКОНА О СМИ

Из статьи 1 (Свобода массовой информации)

В Российской Федерации поиск, получение, производство и распространение массовой информации ... не подлежат ограничениям, за исключением предусмотренных законодательством Российской Федерации о средствах массовой информации.

Из статьи 3 (Недопустимость цензуры)

Цензура массовой информации, то есть требование от редакции средства массовой информации со стороны должностных лиц, государственных органов, организаций, учреждений или общественных объединений предварительно согласовывать сообщения и материалы (кроме случаев, когда должностное лицо является автором или интервьюируемым), а равно наложение зап-

рета на распространение сообщений и материалов, их отдельных частей, — не допускается.

Из статьи 25 (Порядок распространения)

Воспрепятствование осуществлению на законном основании распространению продукции средств массовой информации со стороны граждан, объединений граждан, должностных лиц, предприятий, учреждений, организаций, государственных органов — не допускается.

Из статьи 58 (Ответственность за ущемление свободы массовой информации)

Ущемление свободы массовой информации, то есть воспрепятствование в какой бы то ни было форме со стороны граждан, должностных лиц государственных органов и организаций, общественных объединений законной деятельности учредителей, редакций, издателей и распространителей продукции средства массовой информации, а также журналистов, в том числе посредством: ...незаконного изъятия, а равно уничтожения тиража или его части ... влечет уголовную, административную, дисциплинарную или иную ответственность в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Из статьи 60 (Ответственность за иные нарушения законодательства о

средствах массовой информации)

Нарушение законодательства Российской Федерации о средствах массовой информации, выразившееся: ... в воспрепятствовании осуществляемому на законном основании распространению продукции средства массовой информации, установлении незаконных ограничений на розничную продажу тиража периодического печатного издания ... влечет уголовную, административную, дисциплинарную или иную ответственность в соответствии с законодательством Российской Федерации.

ИЗ УГОЛОВНОГО КОДЕКСА РФ

Статья 144. Воспрепятствование законной профессиональной деятельности журналистов

1. Воспрепятствование законной профессиональной деятельности журналистов путем принуждения их к распространению либо к отказу от распространения информации - наказывается штрафом в размере до восьмидесяти тысяч рублей или в размере заработной платы или иного дохода осужденного за период до шести месяцев, либо обязательными работами на срок до трехсот шестидесяти часов, либо исправительными работами на срок до одного года.

2. То же деяние, совершенное лицом с использованием своего служебного положения, -

наказывается штрафом в размере от ста тысяч до трехсот тысяч рублей или в размере заработной платы или иного дохода осужденного за период от одного года до двух лет, либо обязательными работами на срок до четырехсот восьмидесяти часов, либо исправительными работами на срок до двух лет, либо принудительными работами на срок до двух лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет или без такового, либо лишением свободы на срок до двух лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет или без такового.

3. Деяния, предусмотренные частями первой или второй настоящей статьи, соединенные с насилием над журналистом или его близкими либо с повреждением или уничтожением их имущества, а равно с угрозой применения такого насилия, -

наказываются принудительными работами на срок до пяти лет или лишением свободы на срок до шести лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет или без такового.

Адрес редакции газеты «Правда труда»: С.-Петербург, 2-й Мурицкий пр., д. 49 тел. +7 921 923 56 93, факс (812) 550-14-76 E-mail: info@rpw.ru http://www.rpw.ru/pt

Бесплатно

Тираж 7000

ДП-1

Учредитель:

И.М. Герасимов

Регистрационное свидетельство ПИ №2-5958 от 17 мая 2002 г. выдано Северо-Западным окружным межрегиональным территориальным управлением Министерства Российской Федерации по делам печати, телерадиовещания и средств массовых коммуникаций

Главный редактор И.М. Герасимов
Издатель Фонд Рабочей Академии (Фонд содействия обучению рабочих); Санкт-Петербург, 2-й Мурицкий, 49

Номер подписан по графику и фактически в 22 час. 15.11.2019 г. Заказ ТД-6830