http://sovrab.ru/content/view/2065/

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Интервью председателя независимого профсоюза Московского Метрополитена Светланы Разиной** |  |  |

|  |
| --- |
| 03.04.2009 |
| *Не могли бы вы сначала рассказать нам про ваш профсоюз, как вы начали заниматься профсоюзной деятельностью?*  Независимый профсоюз на Московском Метрополитене был создан в 1992 году. Изначально мы состояли в том, "традиционном", профсоюзе. Это было в то время, когда начались все эти перемены, и мы все прекрасно понимали, что профсоюз занимается не тем чем надо - распределением каких-то талонов на тряпки, продукты и прочее. Мы хотели, чтобы профсоюз реально работал. В 1992 году я работала в электродепо Измайлово машинистом, и когда создался стачком на Метрополитене, я туда тоже вошла.  От стачкома, нас было где-то человек 15, пошло коллективное обращение в мэрию о недоверии руководству Метрополитена, о том, что руководство скрывает положение вещей и некомпетентно. Мы требовали, чтобы был заключён коллективный договор, и заключён не так как всегда заключался - все приходили на конференцию и голосовали неизвестно за что (и это положение постоянно ухудшалось). На тот момент была плохая ситуация технического плана - на линиях работал неисправный подвижной состав, а машинисты боялись загонять неисправные составы в депо - их за это наказывали. Работали на неисправных составах. Был период, когда были очень частые возгорания. Приходя на работу, мы думали - кто сегодня у нас будет гореть? Машинист обязан тушить возгорание.  *Это всё происходило в 1992 году?*  Да, это все накапливалось, ситуация ухудшалась и вот в итоге мы решили в депо Измайлово переизбрать профком. Мы собирали подписи для проведения внеочередной конференции. Ходили по депо и собирали подписи работников. Была проведена конференция. Было 3 кандидатуры на пост председателя профкома, и в этом списке была и я. Но дело в том, что у меня на этот счет были размышления: соглашаться или нет. Я посоветовалась со своими друзьями, мне сказали - соглашайся, но на меня произвела впечатление одна фраза, мне сказали: "соглашайся, ты исполнительная, и что может получиться: тебя сейчас выберут, ты начнёшь в своём депо протаскивать какие-то инициативы, а наверху тебе их провести не дадут. Год ты это протерпишь, а потом на конференции честно признаешься: я не справилась". Вот это меня подтолкнуло, и я сказала: давайте тогда создавать свой профсоюз. Вот так появился наш профсоюз. Сначала он назывался Профсоюз локомотивных бригад, в него входили только машинисты. А потом уже стали обращаться и слесаря, уборщицы, дежурные по станции. Потом мы поменяли название на Профсоюз работников московского метрополитена. Постепенно поднимаемые нами вопросы стали распространяться по всему метрополитену. Однажды мне принесли листовку, в депо Владыкино ребята хотели провести забастовку. Я бросилась туда и сказала, что этого делать нельзя, вас всех поувольняют. Перед тем как проводить забастовку обязательно надо подготовиться. К нам вступило депо Владыкино, Планерная, Фили, Красная Пресня. Потом дошла информация, что в депо Новогиреево тоже собираются провести какую то забастовку. Я пошла на конференцию, мне пришлось выступать там и говорить, что надо создавать профсоюз. Они тоже создали профсоюз. Начала формироваться такая вот сеть. Потом мы решили выдвинуть требование, там было 36 предложений. Стали собирать подписи по всем депо. Были подписи 13 из 15 депо, а также подключилась Служба движения. Мы заставили администрацию сесть за стол переговоров по поводу этих требований. Неудовлетворены остались 6 из этих требований. По этому поводу был создан трудовой арбитраж. Конечно, это были сложные вопросы - по поводу заработной платы, например. Но, тем не менее, повышение было.  В 1994 году, когда вот эти наши требования были частично удовлетворены, на Серпуховской линии происходит столкновение поездов. В течение 12 часов - 4 столкновения. Первый случай был наш машинист, член профкома депо Владыкино. Его стали обвинять. А потом, как выяснилось, состав был неисправен, а на нём заставляли работать. К тому же эта линия бессветофорная и её до конца не довели до ума. Очень многие блоки и реле вообще отсутствовали - их просто не успели поставить.  Тогда мы решили провести акцию, устроить итальянскую забастовку - работать по правилам. В этом участвовало только одно депо - Владыкино. Проводили мы эту акцию с 3 до 6 вечера, перед этим дали информацию в прессу, пассажирам, чтобы они поняли ситуацию - мы хотим работать, но работать на исправных составах. В итоге эта акция удалась - 18 неисправных составов было загнано в депо. Конечно, на этой линии было столпотворение, было что-то невероятное, но один пример приведу, который показал, что наша идея дошла. Из набитого вагона в час пик выходит пассажир, который ругается, но ругает не машинистов, а руководство Метрополитена.  Тогда мы начали работать по техническому направлению. Я начала в своём депо загонять составы. Когда я загоняла состав, то меня встречала целая свита, но видя мой грозный вид (смеётся), старались не связываться. Я писала в технический аппарат, в прокуратуру, чтобы провели проверку. В итоге стали побаиваться, стали ремонтировать составы.  Тем не менее, с технической стороны сейчас не всё идеально. В 2003 году я получила информацию, что эксплуатируются треснутые вагоны. Была авария - состав сошел с рельс и пассажиров выводили из тоннеля, до меня дошли документы, что ходят треснутые вагоны. Выяснилось, что в 90% есть трещины. Эти вагоны надо убирать, а руководство давало рекомендации эти трещины протирать, отмечать белой краской и наблюдать за ними. Я эту информацию дала прессе. В итоге на телевидении эту тему освещали. Пассажиры узнали об этой проблеме. В итоге руководство признало, что есть такие вагоны (хотя сначала утверждали, что это не так) и было дано много денег на новые вагоны. Сейчас на филёвской линии ходят вагоны "русичи", эти вагоны стали делать в Мытищах в спешном порядке.  *Ездить в метро стало безопасней?*  Дело в том, что новые вагоны "Русичи" до конца не испытаны, их в срочном порядке пустили на линии, а надо было делать как раньше - испытывать, устранять недостатки. По сути, сейчас эти вагоны испытываются на пассажирах. Для них очень трудно достать запчасти - было даже, что один новый вагон просто пришлось разобрать на запчасти. Запчасти присылают из Сибири - это ситуация ненормальная. На линиях ездят очень старые вагоны, пробеги увеличивают, а я считаю, что надо наоборот пробеги уменьшать, чтобы чаще осматривать вагоны, выявлять проблемы и принимать серьёзные решения, но это всё должна решать администрация. Вообще, ремонтировать подвижной состав надо гораздо чаще. В метро часто не работает вентиляция. Бывает так, что на рабочем месте машиниста просто парилка, потому что вентиляция не работает. Это проблема.  Да, летом из-за духоты, бывает, и полчаса трудно в вагоне находиться! Это всё из-за того, что подвижной состав не ремонтируют достаточно?  Да, вот на новых линиях, где ходят новые составы - там с вентиляцией всё в порядке.  *А каковы главные требования профсоюза к Московскому Метрополитену?*  Это, конечно, улучшение условий труда. Во многом условия зависят от аттестации рабочего места. Вот пустили новые вагоны, по правилам необходимо провести аттестацию рабочего места, а её никто не проводил. Аттестация выявляет уровень шума, вибрации, радиации, электромагнитные поля, электрическое поле. Когда мы запрашивали карту аттестации рабочего места, нам её не давали. Потом мы стали требовать, чтобы при проведении аттестации рабочего места присутствовал наш представитель. Этого тоже не делали. Когда мы, наконец, получили карту аттестации, по ней оказалось, что на рабочем месте всё идеально - нет ни шума, всё великолепно. Тогда мы стали подключать членов профсоюза, машинистов, работников путей, диспетчеров, чтобы они требовали карту аттестации, и когда всю информацию проанализировали, у нас сложилось такое впечатление, что информацию просто переписывают из года в год. А когда я была в Киеве (в Киевском Метрополитене тоже есть альтернативный профсоюз), мы встретились с председателем, и я попросила показать карту аттестации, он мне показал - у них машинисты уходят на пенсию не в 55 лет, как у нас, а в 50. Потому что когда они добились независимой аттестации рабочего места, выявилось всё: и шум, и вибрации, и электромагнитные поля, всё. Он мне дал эту карту аттестации, и я с ней пришла к начальнику Московского метрополитена, и спросила, почему при практически таких же условиях труда наши машинисты уходят на пенсию на пять лет позже, чем в Киеве. Он мне сказал, чтобы я никому не говорила, но я, конечно, наоборот всем рассказала. Как это не говорить? Дело в том, что они добивались, чтобы проводили независимую аттестацию рабочего места, а у нас её проводит СЭС метрополитена. Когда я стала об этом говорить, руководство разделило СЭС на отдельную организацию по аттестации (из тех же сотрудников) и при нём СЭС. Естественно, потому что если аттестация выявит то же, что и в Киеве, руководству придётся людям платить больше, предоставлять больше отпусков и более ранний выход на пенсию. К тому же, у нас официально нет никаких профзаболеваний, а людей списывают, потому что люди глохнут. Поэтому тоже такая большая текучка кадров. Так что сейчас мы бьёмся за улучшение условий труда в первую очередь.  *Имеются ли иные требования у профсоюза к руководству?*  Иные требования - это предоставление формы, инструментов, времени и места для отдыха - а то, бывает, в комнатах отдыха крысы водятся. Руководство же создало себе нормальные условия на рабочем месте, почему у нас их нет? Приходится много писать, жаловаться. Там, где актив профсоюза работает, проблемы решаются. В ряде депо, где в профсоюзе "затишье", ситуация хуже. Надо бороться за свои права, надо себя уважать.  *Как относиться руководство к профсоюзу?*  Надо сказать, что актив проходит прессинг администрации, я тоже прошла через всё это: и дисциплинарные взыскания, и лишение премии, и несдачу экзаменов, и даже были попытки воздействовать на врачей и не допускать меня по состоянию здоровья. На экзамены приходилось ходить с диктофоном. И вообще, какое-то время я всюду ходила с диктофоном. Но в итоге я прошла медкомиссию и даже после ухода на пенсию ещё год и восемь месяцев работала.  Вообще, в профсоюзной деятельности очень важен опыт и практика.  *А сколько лет вы проработали в московском метрополитене?*  С 1968 года. Весь мой трудовой стаж прошел в "подземелье" (смеется).  Многие из нас постоянно пользуются метро, но редко кто представляет, каков обычный рабочий день обычного машиниста, не могли бы вы кратко рассказать об этом?  Первая (ранняя) смена начинается в 6 - 6.30 и кончается, где-то в 13 - 14, следующая (средняя) с 9 и 10, длится до 17 - 18, потом начинается смена в 15 часов и длится до 20 -22 –это вечерняя смена, и ночная смена есть – с 15, с 18 и с 20 и до следующего дня. В 2 часа ночи поезда останавливаются, и машинист идет в комнату отдыха, это на определённых станциях. В пять часов он снова заступает и работает. Время в комнате отдыха не оплачивается. Если машинист заступает из депо, проходит приёмка подвижного состава. Если машинист меняется на линии, тогда просто один сдаёт, другой принимает состав. Таким образом, смены бывают по 6, 7 и 8 с половиной часов. Но дело в том, что сейчас очень большой пассажиропоток и работать по 8 с половиной часов очень утомительно. Раньше час пик был утром с 7 до 9 и вечером где-то с 4 до 7, а в остальное время работа была менее напряжённая - сейчас пик всё время. Раньше в составах было по 6 вагонов, потом стали подцеплять по 7, а сейчас бывает и по 8, так что на некоторых станциях "хвост" в тоннеле остается, как на Маяковской, например. Работать в таких условиях, конечно, очень трудно, утомительно и за положенное время на отдых силы не восстанавливаются. Даже было такое время в 1998 году, когда очень много машинистов засыпало на рабочем месте. Во всем обвиняли машинистов, а когда мы подняли этот вопрос, выяснилось, что положенный каждые 2,5 часа перерыв им не предоставляли. В прошлом году, кстати, было 5 случаев, когда машинисты засыпали на рабочем месте. Это из-за переутомления. Мне приходилось обращаться в поликлинику метрополитена в связи с этим, говорить с врачами - если человек работает по 12 дней без выходных, в определённый момент он естественно просто заснет. По правилам больше 12 дней подряд работать нельзя. Потом машинисты начали просто обращаться к врачам и говорить, что "я работаю 10 дней подряд", например, и тогда им стали давать 3-5 дней на отдых.  *А как обстоят дела с кадрами? Если верить объявлениям, висящим в вагонах метро, то условия оплаты труда машинистов и помощников машинистов не такие плохие. Насколько эта информация соответствует действительности?*  Насколько я знаю, обещанные 69 тыс. никто не получает, я специально спрашивала.  У нас довольно трудные условия труда. Машинист всё время работает в тоннеле, под землей. Не каждый может адаптироваться к этому. И, к тому же, одно время у нас ввели программу обучения на машиниста за 4 месяца и на помощника за 1 месяц. Но сейчас эту программу отменили, потому что за такое время просто невозможно обучить человека. Раньше машинистов всегда обучали в течение года. Из-за недостаточной подготовки многие не могли адаптироваться и уходили. И есть ещё один момент - работа в одиночку. Сейчас с напарником работают только на двух линиях - в Измайлово и на Филях. Все остальные работают по одиночке и это тоже сказывается. Вообще, я хочу сказать, что в Москве работать без напарника нельзя! Потому что очень большой пассажиропоток. Ну и вообще, человеку необходимо как-то снимать напряжение, а когда не с кем даже словом перекинуться, это очень давит. Поэтому многие приходят и уходят. К тому же очень многие уходят по состоянию здоровья, потому что, хотя официально у нас нет профзаболеваний, постоянно работая в шуме, многие глохнут, ещё развивается дальнозоркость, на работе питаться приходится в сухомятку, развиваются язвенная болезнь, сердечные болезни, так как работа нервная. В случае экстренной ситуации принимать решения надо моментально. Ну и, конечно, отказы на линии происходят довольно часто, и в такой ситуации машинист должен сориентироваться в течение пяти минут. Это очень сложно. Стрессовые ситуации сказываются на здоровье. Например, в случае, если кто-то бросается под поезд, машинист должен вытащить труп, а потом сесть и продолжать вести состав.  *Правда? Разве этим занимается не МЧС или милиция?*  Нет, по правилам это должен делать машинист. Вот, приведу такой пример, был случай - женщина бросилась под поезд, машинист вылез из-под состава, а у него трясутся руки. Про это было написано в газете. И вот в таком состоянии он поехал дальше. Потом мы от профсоюза стали требовать, чтобы попавшего в такую ситуацию машиниста срочно сменяли и отправляли на больничный.  Д*а, понятно, почему многие уходят...*  Да, опять же, платформы сейчас переполнены, а многие люди стоят на самом краю платформы, да ещё стараются пролезть вперёд. Это очень опасно, лучше стоять подальше, особенно пожилым людям.  *Раз уж у нас опять зашёл разговор про переполненность метро, меня всегда удивляет, как метрополитен справляется с таким пассажиропотоком, и невольно возникает вопрос, как он будет продолжать справляться в условиях, когда количество пассажиров всё продолжает расти. Какие меры принимаются в этом направлении?*  Метрополитен сейчас задыхается. Посмотрите на пересадочные станции даже в непиковые часы. Но, в то же время, в непиковые часы вторые эскалаторы отключают, я считаю, что это неправильно. Сейчас надо чтобы вторые эскалаторы работали в течение всего дня.  А то, что метро задыхается - сейчас этого не скрывает даже руководство метрополитена. Сейчас движение на улицах тоже очень плохое - машины, автобусы стоят в пробках - быстрее добраться на метро. Вот, приблизительно два года назад в районе Сокола хотели убрать трамваи, но там люди возмутились, стали протестовать, и в итоге трамваи оставили. Сейчас трамваи и метро - это два вида транспорта, которые хоть двигаются. Остальные стоят в пробках. Поэтому, я считаю, что конечно надо расширять трамвайные линии и метро. Правительство Москвы принимало решение построить второе кольцо или пустить метро по окружной железной дороге, но дело в том, что Московская окружная железная дорога находится не в спальных районах, а где-то в стороне, поэтому всё равно людей надо будет развозить до и от станций каким-то другим видом транспорта. Поэтому сейчас идею с Московской окружной железной дорогой забыли, и решили строить второе кольцо.  Решения, честно говоря, не видно. Когда построят второе кольцо, будет уже поздно, всё остановится гораздо быстрее.  Да, решения не видно. Дело в том, что недавно построили новые спальные районы, Новокосино, например, Жулебино, но с транспортом вообще ничего не продумали. Как можно было строить такие массивные спальные районы и вообще забыть о жителях, как жители будут добираться туда и обратно? Дороги по направлению Новокосино - стоят, к станции электрички Новокосино подъезда нет. Взять опять же район Митино - там тоже сплошные пробки. Добираться до метро сложно.  *Да, выходит, не очень продуманно строили.*  Конечно, когда строятся такие районы, надо предусматривать всё, планировать.  Ещё, я бы хотела спросить, как вы относитесь к сотрудничеству между разными профсоюзами, необходим ли обмен опытом между профсоюзами?  Я считаю, что необходимо учиться друг у друга, потому что администрация пытается увести новые профсоюзы в сторону. У новых активистов нет опыта, знания законов, и администрация этим пользуется.  В своё время мы пытались работать с ФНПР, на словах они говорили, что готовы поддерживать наши требования, но на бумаге это фиксировать не захотели. Сейчас выходит так, что мы выдвигаем требования, а они, наоборот, их блокируют.  *Некоторые говорят, что между ФНПР и независимыми профсоюзами нет разницы, что бы вы ответили на это?*  Дело в том, что сразу независимый профсоюз ничего не добьётся, а некоторые этого не понимают и думают, если сразу результатов не видно, то нечего и стараться. Вот независимый профсоюз на Форде, например, 2 года готовился к забастовке, но в итоге они добились реальных улучшений условий труда - в первую очередь повышения зарплаты. Администрация прессует новые профсоюзы - сейчас есть руководства "как бороться с профсоюзом".  *А что бы вы ответили рабочему, который говорит, что ему и без профсоюза хорошо?*  Ну, в первую очередь, работников что интересует? Зарплата. Я всегда в таких случаях задаю такому работнику вопрос: вот ты считаешь, что тебе мало платят, идёшь к начальству и просишь, чтобы тебе повысили зарплату, её тебе повысят? Мне отвечают, что нет, и разговаривать не будут. А вот если профсоюз выдвигает требования, начальство вынуждено с ними считаться, потому что это уже не просто пожелания одного человека, а многих работников. И ещё очень важный момент: состоящего в профсоюзе работника гораздо труднее уволить или сократить, чем не состоящего. Вот в этом и заключается профсоюз - защита, поддержка и солидарность. Поэтому я считаю, что работники различных предприятий должны проявлять солидарность и поддерживать друг друга. Вот на западе профсоюзов боятся, потому что если работников в какой-то сфере обидели, остальные проявляют солидарность мгновенно. Устраиваются забастовки в поддержку, а вот у нас люди пока ещё не готовы поддержать другого и от этого проигрывают все рабочие.  Будем надеяться, что рабочие скоро начнут понимать, что поддерживая другого, они защищают самих себя и начнут больше проявлять солидарность. Спасибо Вам за уделённое на интервью время, и мы надеемся, что это не последняя наша встреча.  Интервью брала А. Подземельникова |