



# Локомотивсоюз

Выпуск № 9 (89)

Сентябрь 2006 г.

В СЕРЕДИНЕ СЕНТЯБРЯ Т. Г. СОСТОЯЛАСЬ КОНФЕРЕНЦИЯ ВПМУ (СВОБОДНОГО ПРОФСОЮЗА МАШИНИСТОВ УКРАИНЫ), ПРИУРОЧЕННАЯ НАЧАЛУ РЕФОРМИРОВАНИЯ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ УКРАИНЫ. ПО ПРИГЛАШЕНИЮ ВПМУ УЧАСТИЕ В КОНФЕРЕНЦИИ ПРИНЯЛА ДЕЛЕГАЦИЯ РПЛБЖ. ПОДРОБНЕЕ В МАТЕРИАЛЕ «ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ ПРОДОЛЖИТСЯ».

## Пересуды

### ПЕРЕЧИСЛЯТЬ! И ТОЧКА...

ОАО «Российские железные дороги» обязали ежемесячно бесплатно осуществлять перечисление членских взносов из заработной платы работников компании, членов первичных профсоюзных организаций Российского профессионального союза локомотивных бригад железнодорожников, согласно их письменным заявлениям на счета РПЛБЖ.

РПЛБЖ обратился в суд с требованием обязать ОАО «РЖД» перечислять членские взносы работников, членов первичных профсоюзных организаций РПЛБЖ, согласно их письменным заявлениям, на счет РПЛБЖ. Арбитражный суд г. Москвы решением от 2.08.2005 отказал в удовлетворении исковых требований; апелляционный суд от 11.10.2005 решение оставил без изменения. РПЛБЖ в отстаивании своих законных прав пошел дальше. И постановлением ФАС МО от 26.01.2006 №КГ-А40,13907-05 решение и постановление апелляционного суда были отменены, а дело направлено на новое рассмотрение. Решением от 7.07.2006 исковые требования профсоюза были удовлетворены. ОАО «Российские железные дороги» обязали бесплатно удерживать и перечислять членские профсоюзные взносы работников компании, являющихся членами Российского профсоюза локомотивных бригад железнодорожников, согласно их письменных заявлений на счет, указанный профсоюзом.

Теперь уже ОАО «РЖД» с вынесенным решением, разумеется, не согласилось, подав апелляционную жалобу об отмене решения суда (оказывается,

по мнению представителей компании, суд не верно применил нормы материального и процессуального права) и вынесении нового судебного акта об отказе в удовлетворении исковых требований РПЛБЖ. Дескать, истец, то есть РПЛБЖ, не является представителем работников в коллективном договоре ОАО «РЖД» на 2005 год, заключенным между работниками компании в лице их представителя – Роспрофжела и ОАО «РЖД». В связи с этим, он, РПЛБЖ, не может предъявлять требования в соответствии с рядом законодательных статей.

24 августа т. г. Девятый Арбитражный апелляционный суд г. Москвы, рассмотрев в судебном заседании материалы дела и обсудив доводы жалобы ОАО «РЖД», пришел к выводу, что решение суда первой инстанции от 7.07.2006 по делу №А40-9870,05-7-62 не подлежит отмене (*действие ответчика по не перечислению профсоюзных взносов на основании заявления члена профсоюзной организации на счет профсоюзной организации является незаконным*), а апелляционную жалобу ответчика – ОАО «Российские железные дороги» - оставить без удовлетворения.

Пресс-служба.

## Впечатление

### ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ ПРОДОЛЖИТСЯ

Когда-то у нас была одна страна. И Министерство у российских и украинских железнодорожников было единое – Министерство путей сообщения. Казалось, что так будет вечно. Однако история распорядилась по-своему, разделив нас на отдельные государства, проведя границы.... Но вот что интересно. Живем в разных государствах, «ходим» под разными министерствами, работаем по отдельным правилам, а проблемы, как выяснилось на конференции ВПМУ, у российских и украинских железнодорожников одни и те же: старый транспортный парк, переработки, низкая заработная плата.... А 1 октября украинских коллег ожидает начало реформирования Украинских железных дорог (Укр-железница). Данному событию и была посвящена конференция, организованная ВПМУ, участие в которой приняла делегация РПЛБЖ.

(Продолжение на стр.2).

Сердечно поздравляем с пятидесятилетним юбилеем РОГОНКОВА АНДРЕЯ БОРИСОВИЧА – заместителя председателя Территориальной организации РПЛБЖ Октябрьской железной дороги. Желаем Вам, Андрей Борисович, всего самого доброго, здоровья, долгих лет жизни и просто счастья.

## ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ ПРОДОЛЖИТСЯ

Российские железнодорожники последствия реформирования отрасли вкусили сполна, не первый год все-таки реформируемся, а вот украинским коллегам еще только предстоит прочувствовать все «прелести реформирования». И нет ничего удивительного в проявлении повышенного внимания к российской делегации со стороны участников конференции, тем более что программа реформирования Укрзелезницы очень напоминает российскую. К примеру, как сообщил на конференции начальник управления структурного преобразования и реформирования Укрзелезницы Федор Карпинский, первый этап реформирования отрасли – разделение функций государственного и экономического управления транспортом, создание государственного открытого акционерного общества. Второй этап – создание открытого акционерного общества на базе имущества железнодорожного транспорта Украины (оценка, правда, будет проводиться не как у нас, россиян, по остаточному балансу). Затем до 2011 года планируется создание отдельных компаний, самостоятельных дочерних предприятий. В проекте концепции программы реформирования Укрзелезницы – включение, однако не в полном составе, медицинских и учебных заведений, входящих ныне в структуру отрасли. Похоже на российскую концепцию реформирования железнодорожной отрасли и создания ОАО «РЖД»? Похоже...

Честно говоря, когда Ф. Карпинский выступал перед участниками конференции с рассказом о предстоящих шагах по реформированию Украинских железных дорог, делегатов-россиян не покидало чувство де-жавю. Те же самые посулы привлечения в отрасль в результате реформирования инвесторов (которых в Укрзелезнице, как поведал Федор Антонович, «сейчас нет или процент их очень незначителен»), обновление транспортного парка, рост благосостояния работников и так далее, и тому подобное, одним словом – светлое будущее в конце реформы. И никакой, знаете ли, приватизации, только реформирование. Карпинский даже несколько раз посоветовал присутствовавшим на мероприятии не путаться и быть внимательнее с терминами. (Путайся – не путайся, но что воля, что неволя – все одно...). А для приватизации железнодорожной отрасли у них там, на Украине, вроде бы, соответствующей законодательной базы пока нет. Это ничего, подготовят. Закон сотворить – не поезд вести, большого умения, как поговаривают знающие люди, не требуется. Вот у нас в России, после распада СССР, основополагающими для стабилизации работы Российских железных дорог были указ Президента РФ Бориса Ельцина от 20 января 1992 года «Об образовании Министерства путей сообщения Российской Федерации» и другие, его, Президента, указы об особенностях управления предприятиями железнодорожного транспорта, и о **недопустимости акционирования железных дорог**. А уже в марте 1997 года в интервью международному журналу «VIP» тогдашний министр путей сообщения РФ Анатолий Зайцев на вопрос «Считаете ли вы возможной в России приватизацию железных дорог?», ответил: «Процентов 20 имущества, принадлежащего железным дорогам, мы готовы рассматривать как объекты, возможные для приватизации, но речь может идти только об убыточных, малодоходных линиях». И десяти лет не прошло, а Российские железные дороги, и не «убыточные или малодоходные линии», уже акционированы. Если там (в верхах) уже что-то задумано, то в лепешку господ начальника расшибутся, а все примут и подпишут в ускоренные сроки.

Украинские железнодорожники понимают, что коль пошла такая пляска, как реформирование отрасли, от нее уже никуда не денешься, ничем этот процесс не замедлишь, даже обещанием «остановить транспорт, выйти к зданию Кабмина Украины с женами и детьми». Однако их волнует не только свое будущее, но и судьба всей отрасли в результате обещанной реформы, суть которой, как сказал, дословно, Ф. Карпинский, у них там, в Укрзелезнице «не все понимают, человек десять понимают, а остальные не совсем».

Для полного понимания предстоящих перемен делегаты от РПЛБЖ рассказали участникам конференции, что уже дало железнодорожникам и россиянам реформирование отрасли и создание ОАО «Российские железные дороги», конкретными примерами подтвердив пагубность реформирования одной из крупнейших отраслей, отметив, что «официально объявленные цели российской реформы, вместе с тем, скрывают ее истинное содержание и неизбежные последствия: децентрализацию управления, дальнейший износ основных фондов, рост тарифов. Тщательно скрываются от железнодорожников социальные последствия реформирования: уменьшение размеров заработной платы и, как следствие, падение престижа железнодорожных профессий; снижение безопасности движения; рост травматизма; интенсификация труда работников железных дорог, отмена социальных льгот. (И украинских железнодорожников это тоже ожидает, как и сокращение – не в разы, больше – штатов). Одновременно с этим происходит рост коррупции, идет перекачивание денег налогоплательщиков в карманы собственников частных железнодорожных компаний. Это, а не обещание привлечения инвесторов, выведение отрасли в число лидирующих и т. д., судя по всему, и есть цель реформирования железнодорожной отрасли». Также делегаты от РПЛБЖ поделились с коллегами по профсоюзному движению опытом отстаивания прав и интересов своих членов.

...Одним из итогов конференции стало принятие решения о дальнейшем взаимодействии свободных профсоюзов – ВПМУ и РПЛБЖ.

**В первичках РПЛБЖ****ПРИВЛЕКЛИ НЕ ОБОСНОВАННО**

Машинист локомотивного депо Узловая Московской железной дороги – филиала ОАО «РЖД» Александр Фролов по случаю остановки поезда №3303 был привлечен к дисциплинарной ответственности. Причиной для наказания стала остановка поезда №3303 из-за торможения с поезда. Ни машинист, ни профком РПЛБЖ с этим не согласились, направив соответствующие запросы в Государственную инспекцию труда в г. Москве, руководству ОАО «РЖД» и Московской железной дороги. И мы добились справедливости.

В результате начальником службы локомотивного хозяйства Московской железной дороги М. Холяпиным дано указание начальнику локомотивного депо Узловая **об отмене приказа в части привлечения к дисциплинарной ответственности локомотивной бригады по случаю остановки поезда №3303 под управлением машиниста тепловоза А. Фролова и помощника машиниста тепловоза А. Беляева как необоснованного**, а действия машиниста признаны соответствующие требованиям руководящих документов.

В. Зименков, председатель локомотивного депо Узловая.

**Мнение****«ЧЕРНАЯ» ДЫРА ОАО «РЖД»**

О строительстве высокоскоростной магистрали, о том, как с ее появлением станет удобно, быстро добираться из Москвы в Санкт-Петербург в свое время сообщили всей стране. У Московского вокзала в Питере даже котлован вырыли под проект РАО «Высокоскоростные магистрали». И все, далее разговоры о ВСМ и ее строительстве приостановились. Разрекламированный котлован у Московского вокзала, именуемый в народе «самой дорогой ямой в мире», стал пугать своим видом гостей северной столицы (питерцы как-то уже привыкли к дорожному, в прямом смысле этого слова, объекту).

Немалые деньги зарыты в землю да выброшены на ветер... А нам разве привыкать? ОАО «РЖД» у нас и не в такие прожекты деньги вбухивало (в этом году, например, ОАО «Российские железные дороги» выступило генеральным спонсором Международного фестиваля юмора и эстрадного искусства), и ничего, не разорилось... пока.

Но то ли отчета в верхах попросили, то ли еще для чего-то деньги понадобились, однако в отношении ВСМ лед, кажется, тронулся. Недавно ОАО «РЖД», ЗАО «Трансмашхолдинг» и РАО «ВСМ» обнародовали план реанимации проекта строительства высокоскоростной магистрали Москва-Санкт-Петербург. В апреле т. г. министр транспорта И. Левитин открыто заявил, что проект будет разработан к концу 2007 года, а магистраль стоимостью 5 миллиардов долларов (сам же проект будет стоить от 85 до 100 миллионов долларов) построят к 2012 году. Деньги, по словам министра, даст «пул инвесторов», который будет формировать ОАО «РЖД», - в том числе зарубежных. При этом строительство инфраструктуры станут осуществлять российские компании, а западные партнеры осуществят поставку поездов, электронных систем и сигнализации».

Не понятно, правда, зачем (у нас уже сейчас ЭР-200 проходит по существующей дороге за 3 часа 55 минут), а главное – кому, нужна новая высокоскоростная магистраль? Много ли у нас найдется россиян, способных хотя бы изредка пользоваться услугами высокоскоростных поездов, не нанося при этом ущерба собственному бюджету? Ведь затраты на строительство такой магистрали автоматически сделают билеты не просто дорогими, а очень дорогими.

Проект РАО «ВСМ» существует, судя по всему, только на словах. Иначе как еще объяснить, что в Петербурге недавно объявили конкурс на лучшее название торгово-развлекательного комплекса, возвести который собираются на месте вышеупомянутого котлована. Победителей ждут солидные премии, а на площади в 220 тысяч квадратных метров, возможно, уже в конце года начнут возводить 4-этажный торгово-развлекательный комплекс, в котором планируется разместить кафе, магазины, рестораны, кинотеатры и парковку. Получается, что ОАО «РЖД» и сотоварищи для того котлован и рыли, чтобы потом на его месте торгово-развлекательный центр соорудить, так что ли? А вдруг все-таки ВСМ построят, куда же станут высокоскоростные поезда приходить? Ведь место, отведенное под вокзал, уже окажется занятым торговым комплексом, и вряд ли владельцы (хотелось бы узнать, все-таки кто они такие) по доброте душевной освободят площадь от своего строения. Видимо, в новый котлован станем деньги зарывать. А что, ОАО «РЖД» не привыкать деньги в грандиозные проекты вбухивать.

А. Ширяев, г. Петродворец Ленинградской области.

**СГУБИЛА ПАГУБНАЯ СТРАСТЬ**

Котласский суд обвинил 45-летнего Андрея Митягина в тайном хищении денег у ОАО «Российские железные дороги». **Предприимчивый гражданин, будучи заместителем начальника локомотивного депо Сольвычегодск по ремонту, незаконно присвоил 130 тысяч рублей, большую часть которых проиграл в казино.**

С апреля по октябрь прошлого года Митягин семь раз давал распоряжение своим подчиненным произвести погрузку непригодных для дальнейшего использования зубчатых колес и колесных центров локомотивов. Позже эти детали вывозились на предприятия, осуществляющие прием черного металла. Общий вес сданного лома составил более 90 тонн. Часть вырученных денег начальником локомотивного депо Сольвычегодск А. Митягин оставлял себе. Так же он поступил с прибылью, полученной в результате продажи двух тонн дизельного топлива и списанных тепловозных колесных пар. Таким образом, экс-замначальника локомотивного депо по ремонту «заработал» 130 тысяч рублей, половину из которых, по словам следователей транспортной милиции, оставил в казино.

Расследование дела по присвоению Митягиным денег ОАО «Российские железные дороги», составившее шесть огромных томов, длилось шесть месяцев. По словам начальника следственного отдела ЛОВД Дмитрия Журавлева, первоначально подозреваемый отказывался давать показания и даже пытался давить на свидетелей, но позже во всем сознался. В конце августа т. г. Котласский городской суд приговорил Андрея Митягина к одному году лишения свободы условно и обязал возместить причиненный ОАО «РЖД» ущерб – 130 тысяч рублей. Смягчающими обстоятельствами признаны наличие несовершеннолетнего ребенка, а также помощь при раскрытии преступления и частичное возмещение ущерба.

Соб. инф.

*(Продолжение начало в № 8-88)*

## НЕ СТОЙ НА ПУТИ

По числу вагонов «Северстальтранс» обгоняет всех частных операторов. Кто еще в числе лидеров? Например, ОТЭКО (15 000 вагонов), «Евросиб» (11 500), Дальневосточная транспортная группа (10 000) и «ТрансГрупп» (9 500). Но даже если сложить парк всех частных операторов, а их несколько сотен, получится лишь 280 000 вагонов, то есть примерно вдвое меньше, чем у РЖД. Меньше, впрочем, не значит хуже: доход в расчете на один вагон у частных компаний выше. Вот как это получилось. В 2001 году в целях развития конкуренции правительство изменило железнодорожный прейскурант. В нем была выделена так называемая вагонная составляющая — скидка с тарифа при перевозке собственными вагонами. (Заметим, это не перевозка в полном смысле слова — частные вагоны ничего не перевезут без государственных локомотивов.)

Что означала эта скидка? Допустим, государство установило для РЖД тариф на перевозку некоего груза в 1000 рублей. В среднем скидка от тарифа для частного владельца вагонов составляет 20%. Получается, что 800 рублей от цены доставки частник в любом случае отдаст РЖД в уплату локомотива, предоставление путей и т. д., но цену использования своего вагона он может установить «внутри» оставшихся 200 рублей. Причем так, чтобы, с одной стороны, заинтересовать грузовладельца, а с другой — окупить свои затраты на приобретение вагонов и текущие расходы. Если он выставит цену перевозки, скажем, в 960 рублей, то перебьет предложение РЖД (1000 рублей) и получит чистую выручку в 160 рублей.

«Внутри «вагонной составляющей» для частного оператора заложена валовая рентабельность 20-35%, — объясняет Николаев. — В борьбе за клиента оператор может этой рентабельностью поделиться с клиентом и дать тариф ниже, чем у РЖД. У самого РЖД сейчас физически нет возможности предоставить какую-либо скидку».

Это сушая правда. «По закону я публичный перевозчик, — говорит президент РЖД Якунин. — Это значит, что я обязан взять и перевезти любой груз, который мне предъявят на станции». Даже если этот груз не принесет РЖД ни копейки прибыли.

Начало реформы МПС привело к тому, что частники бросились скупать вагоны и цистерны, озолотив машиностроительные предприятия. А затем владельцы вагонов начали бороться за право возить те грузы, тариф на перевозку которых наибольший.

Нефтяники и металлурги все чаще соглашались работать с частниками. «У нас большие объемы перевозок, есть сложившиеся маршруты, — рассказывает транспортник крупной промышленной компании. — Сейчас мы работаем с семью частными операторами». А РЖД? «С ними тоже работаем, но по остаточному принципу: отдаем те перевозки, которые частникам невыгодны», — объясняет собеседник Forbes.

В результате частные операторы захватили высокорентабельные перевозки. Они возят, например, 44% железной руды, более 80% нефти и 65% удобрений. В общем грузообороте доля РЖД снизилась за последние три года с 79% до 69%. Поэтому Якунин и торопится передать практически весь свой парк — 560 000 грузовых вагонов — в дочернее ОАО «Грузовая компания».

С виду это формальность: были вагоны в одной компании, оказались в другой. Но в действительности этот шаг обернется для рынка революцией. Грузовая компания станет таким же оператором подвижного состава, как и частные компании. А значит, сможет работать по гибким тарифам и теснить частников.

Как ей это сделать? Так же, как делают другие, — за счет цены. «Грузовладельцу не важно, пил ли ты с ним чай, он выбирает того, кто повезет дешевле», — говорит гендиректор Дальневосточной транспортной группы (ДВТГ) Алексей Цыденов. — И главная опасность заключается в том, что «Грузовая компания сможет установить демпинговую цену на перевозки и выдавить частников с рынка». Еще бы: ей ведь не нужно окупать инвестиции. «РЖД просто перекладывает вагоны из одного кармана в другой и говорит: хочу тоже использовать вагонную составляющую на рынке. Но нам-то вагонов никто не дарил. Мы их покупали, привлекая кредиты сроком на 7-8 лет», — возмущается замдиректора компании «Евросиб» Михаил Свердлов.

Президент РЖД на словах отвергает опасения частных компаний. «Чего мы не хотим допустить, так это демпинга, — поясняет Якунин. — То есть мы могли бы, конечно, этим подзаняться и уничтожить рынок, который сами же и создавали. Но это просто глупо — сначала создавать, потом уничтожать... Если мы займемся взаимным демпингом, то я потеряю больше, чем они».

Что же ждет рынок на самом деле? Цыденов из ДВТГ полагает, что без ценового давления РЖД не обойдется — иначе невозможно перехватить лучших клиентов. Частные операторы либо разорятся, считает он, либо вынуждены будут продаться госкомпаниям. Якунин, кстати, последнего варианта не исключает. «Мы готовы рассматривать вопрос о приобретении частных операторов, если это потребуется», — сказал он в интервью Forbes. Что-то похожее можно было наблюдать на газовом рынке, где другой монополист, «Газпром», довольно быстро навел порядок среди независимых производителей газа. Команда Алексея Миллера, пользуясь поддержкой Кремля, вернула в собственность «Газпрома» месторождения, акции и прочие активы, которыми успели разжиться независимые компании. И у «Газпрома», напомним, был железный аргумент в любом споре с частниками — монополия всегда может найти повод не допустить газ к транспортировке по своим сетям. Это делает независимые компании сговорчивее.

Теперь посмотрим, что происходит на железной дороге. По данным Федеральной антимонопольной службы (ФАС), ОАО «РЖД» не раз пыталось ограничить конкуренцию на рынке грузовых перевозок. «Своими распоряжениями оно создавало препятствие тому, чтобы, например, пивоваренная компания «Балтика» возила пиво в собственных вагонах, подталкивая к использованию вагонов дочерней компании РЖД», — говорит начальник управления ФАС Константин Сенчикин. В июне антимонопольная служба рассматривала дело ООО «Транслес». Этой фирме РЖД передала в аренду практически 80% российского парка лесовозных платформ. После чего, как говорится в сообщении ФАС, «Транслес» «стал принуждать грузовладельцев заключать договоры на перевозку своим транспортом, [что] увеличило стоимость перевозки на 20-30%».

*Forbes, август 2006, Илья Хренников, Максим Кашулинский*

*(Продолжение следует)*

**Учредитель и издатель:** ИК РПЛБЖ. Тираж: 990 экз. Бесплатно. «Локомотивосоюз» Адрес для писем в редакцию: 107140, Москва, а/я 2. Куликову Е.А. <http://www.rplbg.ru> E-mail: [rplbgi@mail.magelan.ru](mailto:rplbgi@mail.magelan.ru) Тел./факс: (095) 156-8545

**По вопросам распространения нашей газеты обращайтесь по телефонам:** Москва: (095)156-8545, 266-59-51, ж.д. 5-89-33, 5-89-96, С.Петербург: (812) 168-45-24, ж.д. 2-45-24, Воронеж: (0732) 50-58-38, Пермь: (3422) 21-15-89