ГАЗЕТА МЕЖРЕГИОНАЛЬНОГО ПРОФСОЮЗА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ

Локомотивосоюз

Выпуск №10 (174) Октябрь, 2013 г.

www.rplbg.com

/ПРОФСОЮЗНЫЕ ИЗВЕСТИЯ

В НЕСКОЛЬКО СТРОК

В соответствии с распоряжением президента компании «Российские железные дороги» Владимира Якунина №2383з от 30.10.2013г. образована Комиссия по подготовке Коллективного договора ОАО «РЖД» на 2014-2016 годы и контроль его выполнения.

В состав комиссии включен председатель ППО ОАО «РЖД» МПЖ *Евгений Куликов*.

***

В связи с необходимостью взаимодействия первичных профорганизаций по защите социально-трудовых прав работников РЖД и координации совместных действий при представлении интересов работников компании в социальном партнерстве 31 октября состоялась встреча председателей профорганизаций ОАО «РЖД» Н.А.Никифорова (РОСПРОФЖЕЛ) и Е.А.Куликова (МПЖ).

Итогом встречи стало подписание Соглашения «О взаимодействии между первичной профорганизацией ОАО «РЖД» Российского профсоюза железнодорожников и транспортных строителей (РОСПРОФЖЕЛ) и первичной профорганизацией ОАО «РЖД» Межрегионального профсоюза железнодорожников».

***

В конце октября профком ППО «Гарантия» МПЖ филиала ООО «Крайжилкомресурс» «Новомосковский участок» совместно с администрацией филиала провели первое рабочее заседание по вопросам подготовки проекта коллективного договора филиала на 2014 год.

Один из вопросов, рассмотренных участниками заседания, было утверждение состава комиссии по подготовке проекта колдоговора. От первички «Гарантия» МПЖ в состав комиссии предложены и включены председатель профорганизации *Иванов Игорь* и член ЦК МПЖ, председатель региональной организации СПР *Ольга Казарина.*

***

После создания первички МПЖ в локомотивном депо Камышлов Свердловской ж.д. у машинистов электровоза В. Ануфриева и Д.Коробицына возникли проблемы со сдачей экзамена по электробезопасности, завершившиеся их отстранением от работы.

Профсоюз, вступившись за своих членов, подал соответствующий иск в суд, а также обратился за помощью к уполномоченному по правам человека Свердловской области *Татьяне Мерзляковой*. Направив начальнику Свердловской ж.д. *А.Миронову* письмо с просьбой прекратить притеснения членов МПЖ Ануфриева и Коробицына, уполномоченная по правам человека Т. Мерзлякова также попросила руководство железной дороги дать возможность машинистам сдать экзамен независимой комиссии.

Соб. инф.

ЕВГЕНИЙ КУЛИКОВ: «ВЕРНУТЬ ПРОФСОЮЗУ ОБЩЕРОССИЙСКИЙ СТАТУС НЕ ТАК ЛЕГКО, НО ШАНСЫ ЕСТЬ»

17 октября 2013 года в Москве прошел внеочередной съезд Межрегионального профсоюза железнодорожников, участие в котором приняло 19 делегатов от первичных и региональных профорганизаций МПЖ.

Несмотря на то, что первым вопросом повестки дня стояло «О внесении изменений в Устав МПЖ», по предложению председателя профсоюза Евгения Куликова делегаты вначале обсудили возможность смены профсоюзного статуса – с регионального на общероссийский. Вернуть профсоюзу общероссийский статус, конечно, сложно, но шансы, как заметил Куликов, есть. Рассмотрев все «плюсы» и «минусы», которые могут возникнуть в результате данной реорганизации, Съезд большинством голосов поддержал предложение профлидера о смене профсоюзного статуса, поручив Е.Куликову и главному правовому инспектору труда МПЖ *Д.Русиновичу-Русаку* подготовить необходимый для регистрации в Минюсте пакет документов. Кроме этого, Съезд утвердил новую редакцию Устава, учитывающую предполагаемые изменения и дополнения.

В последнее время ряды профсоюза пополнились не только работниками ОАО «РЖД», но и членами, чья работа непосредственно связана с железнодорожным транспортом. Учитывая данный факт, делегаты проголосовали за новое название профсоюза (в случае его регистрации как общероссийского) – Российский профсоюз работников железнодорожного транспорта (РПРЖТ).

Неожиданной новостью для участников Съезда стал самоотвод теперь уже экс-члена Исполнительного комитета (ИК) профсоюза *Андрея Гаврилова*. В связи с чем в новый состав ИК вошел Дмитрий Русинович-Русак, чья кандидатура была единогласна поддержана Съездом.

Произошли изменения и в Контрольно-ревизионной комиссии, в состав которой включен *Алексей Райков*. Председателем КРК остался *Виталий Желтяков*, его заместителем - *Геннадий Филатов*.

Делегаты также избрали новый Центральный комитет профсоюза, состоящий из 13 человек.

Среди решений Съезда – наделение необходимыми полномочиями представлять МПЖ в составе комиссии по подготовке и заключению Колдоговора ОАО «РЖД» на 2014 и последующие годы, а также контроля его выполнения председателя ППО ОАО «РЖД» МПЖ Евгения Куликова и председателя объединенной ППО МПЖ эксплуатационных локомотивных депо Москва-пассажирская-Курская и Москва-сортировочная-Рязанская Дмитрия Русиновича-Русака.

ЕВГЕНИЙ АЛЕКСАНДРОВИЧ КУЛИКОВ ИЗБРАН В СОСТАВ ОБЩЕСТВЕННОГО СОВЕТА МИНТРУДА

ПОЗДРАВЛЯЕМ!

Члены МПЖ от всей души поздравляют с прошедшими днями рождения

ГЕННАДИЯ ФИЛАТОВА, АНДРЕЯ ГАВРИЛОВА, БОРИСА ИЛЬЧЕНКО, АЛЕКСЕЯ РАЙКОВА

Желаем вам всего доброго, здоровья, всех благ!

/ПЕРЕСУДЫ

ПОДСТАВИЛИСЬ

10 октября закончился судебный процесс, инициированный ОАО «РЖД» в отношении регионального союза «Профсвобода» ХМАО-Югра. Чем же эта профорганизаиия компании не угодила? Да просто не дала согласие на увольнение работника ОАО «РЖД», заместителя председателя ППО «Магистраль» МПЖ Анатолия Новикова.

О попытке работодателя распрощаться со своим работником «Локомотивосоюз» рассказывал не раз. Напомню: причиной для увольнения Новикова стало якобы то, что работы, ранее выполнявшиеся Тюменским подразделением Центра эксплуатации и ремонта Свердловской ж.д. (в штате которого он состоял), были переданы в ведение аутсорсинговой организации. Анатолия уволили, профсоюз его восстановил… Какому же начальству это понравится?!.

Получив в очередной раз от профорганизации отказ на увольнение А. Новикова, ОАО «РЖД» решило пойти другим путем, подав иск уже на защитника работника – региональный союз «Профсвобода» ХМАО-Югра. Между тем, для того, чтобы претендовать на положительное судебное решение, работодатель должен был предоставить полный комплект документов, необходимых для составления полного квалифицированного мнения, что истцом сделано не было. Суд, учитывая возражения профсоюзников по этому поводу, отказал ОАО «РЖД» в иске.

Честно говоря, жалко впустую потраченного времени. Ведь было очевидно, что при нормальном рассмотрении дела у наших оппонентов нет шансов на победу. Однако вот что мне непонятно… Зачем с таким маниакальным упорством увольнять работника, если он согласен на перевод, согласен выполнить положенные процедуры?! Неужели только потому, что он состоит в свободном профсоюзе?

Александр Захаркин,
председатель регионального союза
«Профсвобода» ХМАО-Югра

СУДЕБНАЯ КОЛЛЕГИЯ ПОСТАВИЛА ТОЧКУ

21 октября 2013г. Судебная коллегия по гражданским делам Пермского краевого суда оставила без удовлетворения апелляционную жалобу Дирекции тяги - ОАО «РЖД» на решение Дзержинского районного суда г. Перми от 09.07.2013г. по иску Ю.Г.Вохмякова, лишь немного подкорректировав размер взыскиваемой с ответчика заработной платы.

Обстоятельства дела: Помощник машиниста электровоза эксплуатационного локомотивного депо ст. Пермь-Сортировочная Дирекции тяги СЖД – филиала ОАО «РЖД» Юрий Георгиевич Вохмяков обратился в суд с иском к работодателю о взыскании недополученной им зарплаты за март-май 2013г. и компенсации морального вреда.

Решение суда: Дзержинский районный суд г. Перми 09 июля 2013г. принял решение о частичном удовлетворении исковых требований работника, а именно: взыскать с ОАО «РЖД» в пользу Вохмякова 3794,95 руб. заработной платы за март-май и тысячу рублей в качестве моральной компенсации.

Обоснование ответчика: Дирекция тяги – филиала ОАО «РЖД» с решением Дзержинского районного суда г. Перми не согласилась, подав апелляционную жалобу, в которой указала на неверное применение Дзержинским районным судом г. Перми норм материального права; привела доводы о несогласии с выводами суда в части взыскания в пользу истца компенсационной надбавки за разъездной характер.

Выводы судебной коллегии: Проверив материалы дела и обсудив доводы апелляционной жалобы, заслушав пояснения Ю.Г.Вохмякова, представителей истца и ответчика, Судебная коллегия по гражданским делам Пермского краевого суда нашла решение Дзержинского районного суда г. Перми от 09.07.2013г. по иску Ю.Г.Вохмякова подлежащем лишь частичному изменению. То есть сумма взыскания с работодателя недополученной работником зарплаты за март-май была пересчитана и с 3794,95 руб. уменьшена до 3309,19 коп. В остальном же Судебная коллегия оставила апелляционную жалобу Дирекции тяги – филиала ОАО «РЖД» без удовлетворения.

Александр Волегов,
председатель ППО МПЖ
Свердловской ж.д.

24 октября 2013 г. Конституционный суд РФ провозгласил Постановление по делу о проверке конституционности статьи 3 ФЗ «О профессиональных союзах, их правах и гарантиях деятельности»

24 октября 2013 г. Конституционный Суд РФ защитил право профсоюзов самостоятельно формировать свою организационную структуру.

«…» Оспариваемые положения статьи 3 ФЗ «О профсоюзах…» не соответствуют Конституции РФ, нарушают конституционное право на объединение той меры, в какой по смыслу, придаваемому ему правоприменительной практикой они рассматриваются как устанавливающие, исчерпывающий перечень видов профсоюзных организаций и их структурных подразделений, и тем самым не позволяющие профсоюзам самостоятельно – в своих уставах, положениях, принимаемых на съездах, конференциях, собраниях, определять свою организационную структуру».

Соб. инф.

/НАБЛЮДАТЕЛЬ

МОНОПОЛИЯ РЖД ТАЕТ НА ГЛАЗАХ

На железные дороги страны могут выйти локомотивы частных компаний. Такая возможность рассматривается не первый год, однако только сейчас предложение прозвучало вслух от первого лица государства.

Судя по тому, как печально идут дела у компании "РЖД", помощь частных перевозчиков пришлась бы очень кстати. Выдержит ли монополия конкуренцию?

Либерализация рынка локомотивной тяги, наконец-то, показалась хорошей идеей не только частным перевозчикам, с вожделением поглядывающим на железные дороги страны, но и президенту Владимиру Путину. На недавнем совещании в Тобольске российский глава заявил, что вопрос присутствия частников в данном сегменте поднимался не раз и пора уже принимать серьезные решения в этом вопросе.

Действительно, дальше тянуть некуда. Ведь сегодня одной из серьезнейших проблем ОАО "РЖД" является изношенность действующих локомотивов на 70% ("низкий поклон" застою 1990-х годов!). Из этого следует, что монополии давно пора закупить новый парк тягачей. Причина, по которой это не сделано до сих пор, вряд ли будет для кого-то открытием. О том, что РЖД является скорее убыточной компанией, чем прибыльной, не единожды заявлял сам глава ОАО «РЖД» *Владимир Якунин*. Значительную конкуренцию железным дорогам, по его словам, составляют автомобильные дороги и авиаперевозки (что, впрочем, неудивительно, если сопоставить цены и разницу по времени в пути на самолете и на поезде). По всему выходит, что неоткуда РЖД достать 77,6 миллиарда рублей для закупки 770 новейших локомотивов.

Дабы не обращаться к казенным деньгам, руководство РЖД планировало перераспределить свои расходы в пользу новых локомотивов, но в ущерб обновлению путевого хозяйства. Однако стоит ли идти на такие жертвы, когда существует гораздо более приемлемый способ - привлечение частных компаний. О готовности профинансировать закупку новых локомотивов давно заявили частные перевозчики, жаждущие предоставить собственные подвижные составы для перевозки грузов.

Сегодня в России собственные локомотивы есть у Globaltrans, "Нефтетранссервиса" и"Трансойла", ОТЭКО, "Трансгаранта", "Газпромтранса", "Первой грузовой компании". Подвижные составы вышеперечисленных компаний либо сдаются в аренду РЖД, либо ездят по выделенным направлениям. Разумеется, они были бы рады запустить свои локомотивы по самым рентабельным направлениям, но этого-то как раз и боится руководство первого железнодорожного перевозчика страны. Лишится ли РЖД статуса монополии в случае, если рынок локомотивов пополнят частные компании? «…»

"Это снимет монополию РЖД, но лишь частично, - уверен зампред комитета РСПП по промышленной политике и регулированию естественных монополий, зампред комитета ТПП РФ по научно-техническим инновациям и высоким технологиям *Владимир Рудашевский*. - Потому что на самом деле эта монополия в каком-то смысле даже выгодна, поскольку цены регулируются государством.

(Окончание на 4-й стр.)

НЕ ВИНОВАТ ОН…

8 ноября 2013 г. Комиссия по трудовым спорам ремонтного локомотивного депо Узловая отменила приказ о наложении дисциплинарного взыскания на слесаря по осмотру и ремонту локомотивов *Вячеслава Сушкова.*

Следует заметить, это было не первое в текущем году обращение работника в Комиссию по трудовым спорам («Сушков и КТС» - у нас чуть ли не постоянная тема в последнее время).

Так, в июле, рассмотрев заявление работника, КТС приняла решение об отмене приказа о лишении его премии за нарушение должностной инструкции, о чем мы сообщили в статье «Обошлись без суда» (см. – «Локомотивосоюз»№7 (171) июль 2013г.). В предыдущем номере опять упомянули о слесаре Сушкове в связи с наложением на него дисциплинарного взыскания (см. – «Виновен или нет?»), с которым он, конечно же, не согласился, подав заявление в КТС.

8 ноября Комиссия по трудовым спорам ремонтного локомотивного депо Узловая, изучив протокол и заслушав объяснения работника, пришла к выводу: «…в приказе о наложении взыскания на В.В.Сушкова имеется несоответствие в датах. Данный приказ отменить».

Соб. инф.

«СТАНДАРТНЫЕ» УЛОВКИ

Самая худшая подлость – это когда вас обманывают «по-честному». То есть вводят в заблуждение, а потом ничего сделать нельзя – закон, мол, не нарушался.

Получив расчетные листки за август, слесари по ремонту подвижного состава цеха профилактики ремонтного локомотивного депо Узловая обнаружили, что им не полностью произведена оплата за выполненную в данном месяце работу. Так, не был оплачен ряд межпоездных работ, не закрыты дополнительные работы. В сентябре все повторилось вновь.

Как заметили работники цеха профилактики, им и раньше не полностью оплачивали межпоездные и дополнительные работы. Конечно, следовало бы коллективно обратиться за разъяснениями непосредственно к руководству депо, в Московскую дирекцию по ремонту тягового подвижного состава, в Госинспекцию по труду, да в ту же транспортную прокуратуру. Тем не менее, большая часть слесарей предпочитала жаловаться только своим собратьям по труду. Если все же кто-то интересовался у деповского начальства «А почему…», то, как правило, в ответ слышал: «А потому, что межпоездные работы не оплачиваются». На этом все и заканчивалось.

«Но тогда хоть премия была нормальная, а сейчас за август начислили – 72%. Мы же работаем, выполняем все межпоездные задания и ради чего? - удивляются работники. – Альтруистами мы себя не объявляли». Один из таких «необъявленных альтруистов», член первички ППО МПЖ депо Узловая, прихватив свои расчетные листки за август-сентябрь, в очередной раз отправился за разъяснениями, а вернулся с подаренной начальником депо инструкцией. Ознакомившись с которой, слесари поняли, что руководство, не оплачивая им ряд работ, все же не право. В связи с чем профком ППО МПЖ ремонтного локомотивного депо Узловая официально обратился к начальнику предприятия *А.А.Петровскому* с просьбой «разобраться в сложившейся ситуации с оплатой межпоездных и дополнительных работ и в соответствии с требованиями трудового законодательства произвести работникам цеха профилактики доплату за август-сентябрь. Может быть, это обращение позволит покончить в депо Узловая с практикой «стандартных» уловок. В противном случае, придется призывать на помощь Госинспекцию по труду.

Ольга Казарина

НЕИЗМЕННЫЕ И НЕИСПРАВИМЫЕ

В нарушение пунктов 40 и 42 приказа №7 МПС от 05.03.2007 г. у работников моторвагонного депо Пермь-2 структурного подразделения Свердловской дирекции моторвагонного подвижного состава – филиала ОАО «РЖД» А.Н. Веревкина и Ю.И. Шаповалова в июне-июле оказалось сокращено число выходных дней еженедельного непрерывного отдыха, уменьшена продолжительность междусменного отдыха. Заявление работников об устранении данного нарушения руководство депо оставило без внимания. Поэтому профком ППО МПЖ Свердловской железной дороги вынужден был обратиться в Госинспекцию труда в Пермском крае.

В ходе документарной проверки, факт нарушения трудового законодательства в отношении локомотивщиков Веревкина и Шаповалова подтвердился. Кроме этого, Госинспекция выявила отсутствие даты ознакомления работников с графиками сменности локомотивных бригад за июнь-июль, а также установила, что с вышеуказанными работниками не были оформлены в письменной форме трудовые договора (нарушены требования ст. 67 ТК РФ). Начальнику депо Пермь-2 *С.П. Лифанову* было выдано предписание об устранении выявленных нарушений трудового законодательства, а также, как следовало из ответа Госинспекции по труду, решается вопрос о привлечении господина Лифанова к административной ответственности, предусмотренной ч. 1 ст. 5.27 КоАП РФ.

Это, к сожалению, не единственный случай нарушения трудового законодательства в моторвагонном депо Пермь-2 при составлении графиков сменности локомотивных бригад. Так, в нарушение требований статьи 111 ТК РФ с 22 по 28 августа т.г. локомотивщики *В.С. Абуткин* и *С.Г. Вотинов* работали 7 дней без предоставления им выходных. И ничего, никаких извинений и объяснений со стороны руководства не последовало. Однако последовало очередное профкомовское обращение в Госинспекцию. Факты нашли подтверждение.

Госинспекция, как того и следовало ожидать, выявила не проставление в графиках сменности локомотивных бригад даты ознакомления с ними работников; несоблюдение требования ст. 372 ТК РФ, а именно - при составлении графиков сменности не учитывается мнение представителей органа работников. Кроме этого, она не только установила, но и подтвердила, что в нарушение требований ст. 91 и части 2 ст. 103 ТК РФ табель учета рабочего времени Абуткина и Вотинова не соответствовал именному графику за сентябрь 2013 г.

И что же было дальше? Да все как обычно… Руководство депо в очередной раз получило от Госинспекции соответствующее предписание «о недопустимости», устранении и прочее. Но так как депо не является самостоятельным юрлицом, за допущенные предприятием нарушения трудового законодательства в этот раз дело об административном правонарушении было возбуждено непосредственно в отношении ОАО «РЖД».

После проверок и выданных Госинспекцией предписаний, казалось бы, руководство депо все учтет и примет на заметку. Ага, как же… Только выходной локомотивным бригадам был предоспредоставлен полноценный, а междусменный почти по всем сменам сократили. Получается, что после отдыха в пункте оборота локомотивная бригада работает в нарушении приказа №7 МПС?! Но еще и в этот сокращенный отдых, то бишь в свободное от работы время, работник обязан посетить, например, технические занятия, совещание по безопасности движения или Дня охраны труда, сдать АСПТ и другие зачеты, и пр.

Итак, пока профком первички МПЖ Свердловской железной дороги привлекает к устранению нарушений трудового законодательства прокуратуру, Госинспекцию труда в Пермском крае, получая в ответ, мягко говоря, простые отписки, руководство депо продолжает нарушать это самое законодательство, делая вид, что им, вроде как, все дозволено. А как же безопасность движения поездов и перевозки пассажиров и грузов? Это уже что, не столь важно, главное - извлечение прибыли? Вопрос остается открытым.

Александр Волегов

/ПОСЛЕ СОБЫТИЯ

ДОРОГА И ВРЕМЯ,

ИЛИ НЕМНОГО ОБ ИСТОРИИ РОССИЙСКИХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

1 ОКТЯБРЯ ОАО "РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ" ОТМЕТИЛО 10 ЛЕТ СО ДНЯ ОБРАЗОВАНИЯ

Как-то тихо прошел юбилей. Без помпезности, традиционных концертов и всего того, что обычно присуще праздничным мероприятиям. Более того, не все железнодорожники знают, что РЖД уже 10 лет.

ДЛЯ БЛАГОПРОЦВЕТАНИЯ

В XVIII веке тех, кто железные дороги называл "средством передвижения завтрашнего дня", без всякого блата устраивали в психиатрическую лечебницу, чтобы там с комфортом подкорректировать их точку зрения. Даже французский президент Тьер был категоричен, говоря: "Парижанам железные дороги нужны только как игрушка. Я уверен, что поезда никогда не повезут по ним ни пассажиров, ни грузы".

Западная Европа начала строить железные дороги раньше, чем Россия, но с какой-то ленцой, не понимая, возможно, зачем же изобрели этот паровоз. В Англии, к примеру, лишь устраивали гонки: лошади и паровоза Стефенсона, причём, регулярно побеждала лошадь. А во Франции принимались ставки: допрыгнет ли паровоз до второго этажа и как он оттуда спрыгнет.

А вот в России сразу поняли, что железные дороги строить надо. И 15 апреля 1836 г. был обнародован Указ Николая I о сооружении Царскосельской железной дороги, официальное открытие которой состоялось 30 октября 1837 года. Отношение к Царскосельской железной дороге в разные периоды было неодинаково. Многие дали ей пренебрежительное название "увеселительной", считая ее чем-то вроде аттракциона. Однако специалисты понимали значение дороги для развития железнодорожного строительства в стране.

«Железные дороги крайне необходимы России... Они, можно сказать, выдуманы для неё более чем для какой-либо другой страны Европы... Климат России и её пространства соделывают их особенно драгоценными для нашего Отечества».

П.П. Мельников

Многие железнодорожные объекты, возведенные еще в те годы, действуют и в наши дни. Например, 1 февраля 1842 г. император Николай I подписал указ, в соответствии с которым предполагалось начать строительство Санкт-Петербурго-Московской железной дороги. Трасса была построена за восемь с половиной лет и обошлась казне в 66.850 тыс. рублей серебром, что оказалось дешевле многих иностранных железных дорог. В процессе проектирования и сооружения дороги определились и параметры, которые в дальнейшем учитывались в железнодорожном строительстве. Так, ширина колеи в 1524 мм стала общегосударственной на сети железных дорог — вплоть до нашего времени. Кроме того были разработаны основы размещения станций и т.д. Официальное открытие крупнейшей в Европе двухпутной дороги состоялось 1 ноября 1851 г. Дорога носила название Санкт-Петербурго-Московская, а после кончины императора Николая I, в 1855 г., была переименована в Николаевскую. Дорога работает исправно по сегодняшний день вот уже более 160 лет.

Или вот Транссибирская магистраль, начало строительству которой было положено в 1891 году. Строительство Транссиба, продолжавшееся 10 лет в тяжелейших геологических и климатических условиях, стало настоящим подвигом русских людей. За этот срок было проложено более семи тысяч километров железной дороги. Таких темпов строительства мир еще не знал. В итоге Россия получила то, что лаконичнее всех выразил Петр Столыпин: "Восток проснулся, господа!" **Сегодня Транссиб - самая протяженная в мире и полностью электрифицированная магистраль.**

И БЛАТ НЕ ПОМОГАЛ...

А что это мы все о строительстве… Знаете ли вы, что в 1885 году был издан и введен в действие на всех российских железных дорогах Общий Устав железных дорог, а в 1896 года учрежден первый профессиональный праздник в России – День железнодорожника? Праздновался День железнодорожника ежегодно 25 июня вплоть до 1917 года. В этот день железнодорожники отдыхали, а вечером, как правило, в зале Павловского вокзала Царскосельской железной дороги устраивался торжественный прием с концертом. После 1917 года праздник был забыт почти на двадцать лет. Традиция чествовать железнодорожников возродилась в России лишь в 1936 году, когда Правительство своим постановлением от 28.07.1936 г. установила день профессионального праздника железнодорожников 30 июля. Позднее его празднование перенесли на ближайший выходной.

Как в царские, так и в советские годы работа на железной дороге была престижной, хорошо оплачиваемой. Абы кого на «железку» не принимали, а в руководящий состав даже по знакомству попасть было не просто сложно, а очень сложно. Кстати, в царские годы на посту руководителей Министерства путей сообщения, созданного указом императора Александра II в июне 1865 года, находились выдающиеся деятели России, например, С.Ю. Витте, А.Ф. Трепов. А первым министром МПС стал профессор П.П. Мельников, стоявший у истоков строительства железных дорог.

…Так что история российских железных дорог – это, конечно, не 10 лет ОАО «РЖД», хотя и они являются ее частичкой. Поэтому с юбилеем, железнодорожники, работники компании «Российские железные дороги»

P.S.: Дымящий трубкой, как Шерлок Холмс, поезд стал частичкой жизни, которая именно в нем и проходит, когда однажды нас призывает муза дальних дорог. Мы взбираемся на верхнюю полку, открываем заветный детектив и вдруг осознаем, что это "Убийство в Восточном экспрессе" Агаты Кристи или же "Смерть в спальном вагоне" Себастьена Жапризо, т.е. расстаться с пресловутым поездом нам не судьба. Он всюду! Может быть, великое чудо кинематографа и не полюбилось бы миру, не назови братья Люмьер первый в истории фильм "Прибытие поезда на вокзал Ла-Сиота". Вот с тех пор и несется он по рельсам, а мы вприпрыжку вослед его весёлому перестуку колёс.

Подготовила
Ольга Казарина

Учредитель и издатель: ИК МПЖ. Редактор: О. В. Казарина. Тираж 990 экз. Распространяется бесплатно.
Адрес для писем в редакцию: 109548, Москва, ул. Полбина, д. 30, стр. 3, МПЖ. http://www.rplbg.com E-mail: rplbg@mail.ru;
Тел.\факс: (495) 959-83-89, тел. (495) 959-85-18, моб. 8-906-701-90-86; 8-953-425-42-09.
По вопросам распространения нашей газеты обращайтесь по телефонам: Москва:
(495) 959-85-18, (499) 266-59-51,
С.Петербург: +7 921 972-28-14, Воронеж: (4732) 79-62-48, Пермь: (342) 214-03-10, Котлас (81-837) 50-556, Узловая 8-953-425-42-09.

/ПОЗДРАВЛЯЕМ

С ДНЕМ СВАДЬБЫ!

Спешим поздравить нашего друга и коллегу по профсоюзу ***Романа Канина*** с важным событием в его жизни. Желаем тебе с молодой женой:

Всех благ в жизни и здоровья,
Богатства, мира и тепла.
Семья, согретая любовью,
Всегда надежна и крепка.
Чтоб ваш союз был в радость только,
Чтоб дети были возле вас,
Вам, молодым, мы скажем просто:
Живите дружно, в добрый час!

Члены ППО МПЖ
моторвагонного депо Новомосковск-1

МОНОПОЛИЯ РЖД ТАЕТ НА ГЛАЗАХ

(Окончание. Начало на 2-й стр.)

Частным компаниям цены никто регулировать не будет. Поэтому там, где будет густая сеть транспортных развязок на промышленные предприятия, безусловно, это будет выгодно. Больше всего страдают сейчас угольщики, потому что они не в состоянии перевезти все, что нужно, и по тем ценам, которые сейчас установлены. Тем более, сейчас эти цены будут заморожены".

При этом Владимир Рудашевский оспорил довод, которым апеллируют частные компании, будто ОАО "РЖД" выиграет от снижения издержек на обновление парка локомотивов. "Я думаю, что в расходах РЖД стоимость приобретения локомотивов занимает не более 15-20 процентов. Поэтому на самом деле это откат от необходимости закупать. Это ни к чему особенно не приведет. Все равно закупать будут, потому что локомотивное хозяйство в значительной мере устарело", - напоминает эксперт. «…»

Ведущий эксперт УК "Финам менеджмент" *Дмитрий Баранов*, в свою очередь, считает, что возможные перемены на рынке локомотивов - это продолжение реформы РЖД, формально завершенной в 2011 году. "Во-первых, можно ожидать, что будут увеличены закупки соответствующей техники у производителей. Во-вторых, можно ожидать повышения интенсивности перевозок на ряде направлений - там, где эти локомотивы, естественно, будут использоваться. И, в-третьих, это будет дальнейшим продолжением реформы РЖД, которая началась несколько лет назад и теперь идет ее развитие", - заключает эксперт.

А как вы считаете, следует ли пускать на российские железные дороги частные компании или ОАО "РЖД" должно по-прежнему оставаться монополистом в данном сегменте?

Мария Сныткова

P.S.: Полностью текст статьи читайте на сайте:
http://www.pravda.ru/economics/rules/monopolies/16-10-2013/1178411-railway-0/