



Локомотивсоюз

Выпуск № 8 (88)

Август 2006 г.

Решением мирового судьи судебного участка № 382 г. Москвы Чубаровой Н.В. удовлетворены иски о взыскании недополученных денежных средств при расчете среднего заработка. Общая сумма, подлежащая взысканию, около 90 000 руб. Напомним, что речь идет о так называемой «региональной надбавке» для работников МЖД, которая не учитывается при расчете среднего заработка в связи с уходом в ежегодный отпуск.

Пресс-служба РПЛБЖ

РПЛБЖ неоднократно поднимал вопрос о приватизации железных дорог, мы предлагаем вам точку зрения на эту проблему журналистов Российской издательства журнала Forbes.

НЕ СТОЙ НА ПУТИ

ПРЕЗИДЕНТ ОАО «РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ» Владимир Якунин чувствует себя полноправным хозяином отрасли. Когда он проходит по парадным коридорам своего центрального офиса — бывшего здания Министерства путей сообщения СССР, железнодорожники в синих мундирах вытягиваются в струнку и отдают ему честь. Когда он рассказывает о своей работе, то часто говорит «я», впрочем, имея в виду РЖД. И он, кажется, четко представляет, что ему делать с этой государственной компанией.

Якунин, занявший пост президента РЖД только прошлым летом, взялся за реформирование железнодорожного хозяйства с решительностью Чубайса. Его главная цель на сегодня — выделить из состава РЖД компанию, которая получит на баланс вагоны и цистерны, и будет заниматься только грузовыми перевозками, самым прибыльным видом бизнеса на железнодорожном транспорте. «Я хотел бы, чтобы «Грузовая компания» реально заработала в конце этого — начале следующего года», рассказывает Якунин в интервью Forbes. А еще через год он уже собирается вывести компанию на биржу — по оценкам банка Morgan Stanley, ее капитализация может составить \$6,5-9 млрд.

Якунин относится к реформируемой отрасли без сентиментальности, свойственной ветеранам-транспортникам. Это его предшественник Геннадий Фадеев отдал железной дороге 40 лет жизни, а Якунин пришел совсем по другой линии. Нынешний президент РЖД в советское время служил во внешней разведке, а в 1990-е годы занимался привлечением иностранных инвестиций в Санкт-Петербург, то есть был коллегой Владимира Путина. Путин возглавлял комитет по внешним связям питерской мэрии, Якунин — питерский «Международный центр делового сотрудничества», даже дачи двух Владимиров были в одном поселке. С переездом Путина в Москву Якунин тоже вышел на федеральный уровень. Стартовав с поста замминистра транспорта, перебрался в МПС, затем стал вице-президентом созданного на базе министерства ОАО «РЖД» и, наконец, в 2005-м возглавил компанию.

Ему досталось огромное хозяйство: более 85500 км железнодорожного полотна, около 20000 локомотивов, 690000 грузовых и пассажирских вагонов. По объему выручки — почти \$27 млрд. — РЖД уступает лишь трем компаниям в стране: «Газпрому», ЛУКОЙЛу и РАО ЕЭС. И точно так же, как газовая и электроэнергетическая монополии, РЖД находится в процессе реформирования.

Смысл реформ, начатых еще пять лет назад, в том, чтобы разделить инфраструктуру и перевозки. Пути, станции, управление движением — это естественная монополия, не подлежащая приватизации, как магистральные сети у РАО ЕЭС или газопроводы у «Газпрома». А перевозки — сфера потенциально конкурентная, поэтому из состава РЖД предполагается выделить грузовую и пассажирскую компании, которые пользовались бы услугами инфраструктуры на общих основаниях с частными операторами. За счет конкуренции и привлечения частных инвестиций отрасль сможет развиваться, а РЖД перестанет, наконец, субсидировать убыточные пассажирские перевозки из прибыли грузовых. Стратегия всем хороша. Есть только одно «но»: за последние 10 лет в стране появились тысячи независимых владельцев вагонов, которые предлагают услуги по доставке грузов. А за последние пять лет, с тех пор как стартовала реформа МПС, частные операторы умудрились забрать себе все прибыльные куски рынка. «Мы своими руками создали себе конкурентов, — признает Якунин. — Но сейчас мы считаем эту миссию выполненной».

Нынешний объем рынка грузоперевозок — свыше \$30 млрд. «Это больше, чем объем продаж всей российской черной металлургии вместе взятой, хотя об этом мало кто задумывается», — объясняет Forbes Константин Николаев, гендиректор и совладелец «Северстальтранса», крупнейшего частного оператора железнодорожных перевозок. Слово «Северсталь» в его названии не должно вводить в заблуждение: транспортная компания связана с металлургическим гигантом лишь косвенно — у них общий акционер Алексей Мордашов.

В начале 1990-х Николаев, тогда еще студент философского факультета МГУ, работал с друзьями в фирме «Петра», одной из первых компаний, которая оказывала экспедиторские услуги на железной дороге, тем самым,

избавляя клиентов от необходимости лично общаться с неповоротливым МПС. В 1996-м, когда Николаеву было 25 лет, он и несколько его коллег из «Петры» решили заняться транспортным бизнесом самостоятельно. Что делать, было понятно. Но где взять деньги на развитие? Партнеры наудачу отправились в Череповец к одному из клиентов — комбинату «Северсталь» — и договорились с Мордашовым о создании транспортной компании. Новая фирма получила возможность сопровождать грузы череповецкого комбината, но она также работала и с другими промышленными компаниями, постепенно расширяя клиентскую базу. (Сейчас в структуре перевозок «Северстальтранса» на долю грузов «Северсталь-групп» приходится около 5%). Чтобы иметь дополнительные конкурентные преимущества, «Северстальтранс» приобрела в 2001-2002 годах крупные порты — Восточный (Находка) и Туапсе, но вскоре продала их, решив, что выгоднее вложиться в приобретение вагонов. Компания заказывала новые вагоны у заводов и покупала конкурирующих операторов на корню, с их парком и клиентской базой. Крупнейшим стало приобретение «БалтТрансСервиса» — перевозчика нефти и нефтепродуктов у структур Рустама Аксененко, сына бывшего главы МПС. Итог: в группу «Северстальтранс» входит теперь больше двадцати транспортных компаний, в том числе восемь железнодорожных операторов с суммарным парком 32 000 вагонов. В прошлом году консолидированная выручка группы составила \$1,36 млрд. С ростом бизнеса «Северстальтранс» все больше стала походить на мини-РЖД: обзавелась локомотивами и даже пустила свой собственный пассажирский поезд из Москвы в Санкт-Петербург — в рамках договоренностей с Октябрьской железной дорогой. Бывший начальник этой дороги Александр Кузнецов сейчас работает заместителем гендиректора в «Северстальтранс». А бывший замдиректора «Северстальтранса» Игорь Левитин в 2004 году был назначен министром транспорта. Обычно такие связи очень помогают в бизнесе.

Fjrbes, август 2006, Илья Хренников, Максим Камулинский

(Продолжение следует)

Наш комментарий

У «МОСКОВСКОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКА» КРИТИЧЕСКИЕ ДНИ

Никто не будет спорить с тем, что иногда критика полезна. Она помогает увидеть себя со стороны, оценить результаты своего труда. Однако вот что удивительно.... Когда с обоснованной критикой, подкрепленной цифрами и фактами, выступает РПЛБЖ, то «Московский железнодорожник» в лучшем случае действует по правилу «ничего не вижу, ничего не слышу, ничего никому не скажу». Когда же критические замечания вылетают из уст железнодорожных начальников, то издание тут как тут. И напечатает, и поддержит, дескать, «посмотрите, что в отрасли (филиале и т. д.) делается... и до каких же пор...» Судите сами.

В «Московском железнодорожнике» за 28 июля т. г. под рубрикой «Болевая точка» опубликована статья «Сверхурочный обвал», автор которой с резкой критикой выступает по поводу резкого роста сверхурочных часов работы локомотивных бригад, приводя конкретные данные этого негативного явления. Так, в течение первого полугодия ко-

личество сверхурочных часов работы на одного человека в локомотивном депо Орехово составило 132 часа (почти 270 человек уже выработали предельно допустимое годовое количество сверхурочных часов); в депо Рыбное сверхурочные составляли 103 часа на человека, в депо Бекасово — 88. На Московско-Рязанском отделении сверхурочные увеличились почти в четыре раза, на Московско-Курском — в полтора. «А в целом по локомотивному хозяйству число сверхурочных увеличилось по сравнению с таким же периодом 2005 года в два раза и составило 373 тысячи часов. Одновременно допущен на 7 процентов рост превышения норм времени на поездку — со 154 до 165 тысяч часов. Увеличилась также продолжительность переотдыха локомотивных бригад в пунктах оборота».

Приведя вышеуказанные цифровые показатели, озвученные, между прочим, ни кем-нибудь, а железнодорожными руководителями на последнем селекторном совещании, автор статьи задается вопросом: «Интересно, найдутся ли на Московской такие храбрецы, которые встанут и скажут: «Товарищ

начальник депо! До каких пор у нас будет безобразие в использовании нашего рабочего времени? Почему, например, после явки мы ждем отправления более двух часов?» Вот таким вопросом задался автор.

Ай, браво! Аплодисментов, правда, не надо! Ибо человек не знал, а старшие товарищи из редакции не подсказали, что находились (между прочим, не только на Московской магистрали) храбрецы в лице членов РПЛБЖ, которые неоднократно требовали у руководителей прекращения нарушения ст. 99 Трудового кодекса РФ, согласно которой, «сверхурочные работы не должны превышать для каждого работника четырех часов в течение двух дней подряд и 120 часов в год». И в Государственную инспекцию труда по данному поводу обращались, и техническую забастовку работников локомотивных бригад проводили, и в российских СМИ безобразия со сверхурочными на железной дороге освещали.... Впрочем, делали все, что в наших силах и в рамках закона.

Однако легче добиться аудиенции у Папы Римского, чем заставить наших железнодорожных начальников действовать в

рамках закона и соблюдать права работников. Так что, если уж говорить о том, кто из профессиональных союзов, действующих в отрасли, «проспал» это месяцами нараставшее кризисное положение со сверхурочными в локомотивном хозяйстве дороги», то это уж никак не Российский профессиональный со-

юз локомотивных бригад железнодорожников, а действительно Роспрофжел (!) с его «страусиной» позицией и потаканием руководителям.

...Кстати, а с чего бы это «МоЖ» вдруг расщедрился на подобную информацию для своих читателей? Неужели по

собственной инициативе или все же в добровольно-приказном порядке? А еще очень хочется узнать, когда у редакции «МоЖ» критические дни, чтобы в этот период и свои материалы ей подкинуть. Глядишь, и напечатают.

О. Ревзина.

Прошу слова

ВОТ ЭТО ГОРА!

Не для кого из работников локомотивного депо Сольвычегодск не секрет, что с начала года всему нашему «недобросовестному» коллективу режут премию. Вот и в июле администрация сделала нам еще одно обрезание, причем в ощутимом размере – 50% (видимо, подарок ко Дню железнодорожника). Самое примечательное, что никто из Роспрофжела этого обрезания вроде как и не замечает. А тут вдруг на глаза попался один из последних выпусков газеты «Сигнал», рупора корпоративного профсоюза Роспрофжел. О чем же в этот рупор свистят? А свистят, к примеру, в статье «Профком «отлично» себе не ставит» о работе председателя первички Роспрофжел в локомотивном депо Сольвычегодск. Не раз во время чтения этого материала скупая мужская слеза падала на типографский шрифт. Цитирую – «нередко стараются урезать премиальные. В этом вопросе профком стоит горой». Свистят? Свистят!!! Что же это за гора такая, через которую каждый месяц перешагивает администрация? Ответ напрашивается сам собой – кочка.

Олег Косарев, председатель ППО РПЛБЖ депо Сольвычегодск Северной ж.д..

В ФПД ГРАНД-ОТЕЛЬ ОСИЛИЛИ

Тут недавно состоялась конференция на тему «Реформы пассажирских железнодорожных перевозок: от проекта к реализации». Проходила она ни где-нибудь, а в Москве в Мариотт Гранд-Отеле. На данном мероприятии с докладом «Федеральная пассажирская дирекция: альтернативы стратегического развития» выступил **начальник Федеральной пассажирской дирекции (ФПД) Валерий Шатаев**, заявивший в ходе своего выступления, что «целью реформирования пассажирского комплекса должна стать конкурентоспособность железнодорожной отрасли по отношению к другим видам транспорта».

По словам Шатаева, «если проанализировать причины сегодняшней неконкурентоспособности и нерентабельности Федеральной пассажирской дирекции, выяснится, что большинство из них обусловлены не низкой эффективностью управления пассажирским комплексом, а существующими ограничениями, накладываемыми государством. И, следовательно, развитием внутривидовой конкуренции их не решить. Капитал не придет в убыточную и регулируемую отрасль».

Об эффективности управления, как и о необходимости (ненужности) накладываемых на отрасль государством ограничений говорено-переговорено, поэтому не стану повторяться. Относительно замечания о том, что «капитал не придет в убыточную и регулируемую отрасль», то, думается, здесь господин Шатаев не совсем прав. Да хоть оборитесь об убыточности отрасли, но стоит только заикнуться, как очередь из инвесторов выстроится. У нас железная дорога, в том числе и железнодорожные перевозки, ой какой (!) лакомый кусок. Что же касается убыточности железнодорожных перевозок... Если руководство ФПД и дальше станет снимать для проведения конференций и иных корпоративных мероприятий помещения в столичном Мариотт Гранд-Отеле, где аренда не в одну тысячу рублей обходится, то тут никаких доходов от пассажирских перевозок не хватит. И не успеем оглянуться, как отрасль действительно легко перейдет из убыточной в разряд банкротов.

П. Соколов, железнодорожник с 12-летним стажем, из которых 6 лет проработал проводником.

Из зала суда

Решением Мирowego судьи судебного участка № 9 г. Екатеринбургa удовлетворены иски В.В.Бобаревского и А.П.Муллера к ОАО «РЖД» о признании незаконным приказа начальника депо Свердловск-пассажирский об отстранении их от работы за отказ от сдачи внеочередных экзаменов по ПТЭ в соответствии с Указанием ОАО «РЖД» № 2191-р. В обоснование своего решения суд указал, что проведение внеочередных экзаменов ухудшает положение работников и противоречит действующему законодательству, в части очередности прохождения проверки знаний ПТЭ. Суд постановил взыскать с ОАО «РЖД» в пользу В.В.Бобаревского и А.П.Муллера заработную плату за время вынужденного прогула и компенсацию за причиненный моральный вред.

Пресс-служба РПЛБЖ

Мнение

ПРАВИТЕЛЬСТВО ЛОББИРУЕТ ИНТЕРЕСЫ ОАО «РЖД»?

Цены на бензин растут, словно грибы после дождя. В скором времени обещано повышение расценок на газ и электроэнергию. А между тем, Госдума в 4-й раз отклонила законопроект «Основы госрегулирования цен (тарифов, расценок, ставок и т. п.)». Еженедельник «Экономика и жизнь» попытался выяснить причину отклонения законопроекта у зампреда Комитета ГД по кредитным организациям и финансовым рынкам Валерия Зубова. После прочтения интервью с господином Зубовым («Законоотклонение тарифов преткновения», «Экономика и жизнь» №26, ИК 2006 г., а также на сайте РПЛБЖ) инженер-экономист путей сообщения М. Кардаевич решил высказать свое мнение и о статье, и о действиях Правительства:

«В статье «Законоотклонение тарифов преткновения» корреспондент «ЭЖ» поинтересовался у депутата Зубова, почему Правительство не идет на такое же регулирование тарифов по газу и железнодорожным перевозкам, как и по электроэнергии. В ответ Зубов сказал следующее: «На мой взгляд, потому, что все цифры и обоснование тарифов, поступающих вместе с бюджетом, депутаты смогут проверить. Правительство лоббирует интересы Газпрома и ОАО «РЖД», не желающих раскрывать свою экономику». Далее зампреда Комитета ГД по кредитным организациям и финансовым рынкам на примере Газпрома показал, чем обернулось повышение тарифов на газ на 20% в 2005 году: «Я не поленился и посчитал, сколько стоило повышение тарифа Газпрома в 2005 году. Выяснилось, что непрофильная деятельность съедает 20% ФОТ, или 0,5 млрд. дол., и при этом приносит убытков на 1,5 млрд. дол. Интересно получается: людям платят зарплату за то, что они приносят убытки. В 2004 году при отсутствии непрофильных активов Газпром сэкономил бы 2 млрд. дол. В 2005 году компания просила Правительство поднять тарифы на 20%, поэтому их повышение и стоит ровно 2 млрд. дол. То есть можно было поднять тарифы на 20%, а можно – предложить компании отказаться от непрофильных видов деятельности». Относительно лоббирования Правительством интересов ОАО «РЖД», то на эту часть комплексного вопроса депутат, увы, уклонился от ответа, заметив только: «Что касается остальных монополий, то обоснованность их тарифов мы сейчас просчитываем». Полагаю, это связано с политической оценкой этой власти, от которой уклонился либо депутат, либо редакция, сократив ответы респондента при публикации. (Если верно последнее, то оно не красит редакцию, тем более что при зимней нашей встрече представитель «ЭЖ» сообщила о намечаемой корректировке курса издания, что будут публиковаться и альтернативные «монетаризму» точки зрения).

Как экономист-железнодорожник с тридцатилетним стажем, я ничего хорошего от лже-реформирования железнодорожной отрасли не жду. Пускать естественную монополию (то есть сферу, где нецелесообразна и невозможна конкурентная среда) в рыночную среду, значит, убить отрасль – последнее, что еще скрепляет Россию как государство. (При необходимости могу предоставить большой материал о попытках удушить отрасль, начиная с подготовки кадров и расправой с теми, кто это удушение пытается предотвратить).

Но возвратимся к упомянутому интервью. Хочу подтвердить правоту господина Зубова, заметившего о нежелании РЖД раскрывать свою экономику. Коллеги из Мосгипротранса, где я проработал на экономических изысканиях почти 20 лет, рассказывают, что не только они – генеральные проектировщики Московского узла и БАМа, - но и головной институт железнодорожного транспорта ВНИИЖТ после 2002 года (то есть после создания ОАО «РЖД») не могут получить для исследования фактический материал по экономике железнодорожного транспорта. Удивительного, между тем, здесь ничего нет. Для того и вводится коммерческая тайна, чтобы скрывать воровство, эксплуатацию и развал. Да и мое устное обращение к представителю финансового департамента ОАО «РЖД», в связи с публикацией в «ЭЖ» проблемной статьи о вздутии тарифов для трансконтинентальных контейнерных перевозок, ничего не дало. На обоснованное опасение ухода иностранных перевозчиков на кружные океанские маршруты мне сказали: «Подумаешь, два уйдут, а остальные останутся», А если уйдут не два, а два десятка?

И в заключение позволю себе процитировать ответ В. Зубова на вопрос о том, каковы последствия отклонения законопроекта «Основы госрегулирования цен (тарифов, расценок, ставок и т. п.)»: «В его последнем варианте было четко написано, что рост тарифов не может быть выше заявляемого Правительством темпа инфляции. Ведь начиная с 1999 года тарифы постоянно опережают инфляцию и тем стимулируют ее рост. А теперь Правительство определило планки роста тарифов на услуги естественных монополий на следующий год. И они выше инфляции. А рост цен ЖКХ будет в 2 раза ее опережать. Вот такая цена неприятия нашего законопроекта!»

От всей души!

Коллектив первичной организации РПЛБЖ Тульской дирекции по обслуживанию пассажиров в пригородном сообщении Тульского отделения Московской ж. д. – филиала ОАО «РЖД» сердечно поздравляет с 50-летием своего коллегу и товарища по профсоюзу Сергея Николаевича Иванчикова. Здоровья тебе, дорогой друг, благосостояния, стойкости и уверенности в завтрашнем дне.

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 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