



Локомотивсоюз

Выпуск № 10 (90)

Октябрь, 2006 г.

С 6 октября 2006 года вступил в действие Трудовой кодекс РФ, с внесенными в него, в очередной раз, поправками и изменениями.

Актуально

ЧЕРНОЕ И БЕЛОЕ

В жизни нашей отрасли продолжают происходить невероятные вещи и события, несмотря на утверждения высокого железнодорожного руководства (президента ОАО «РЖД» и его окружения), что в ней, нашей отрасли, все, наконец, становится «стабильнее и эффективнее».

Два всем известных примера.

На всех мероприятиях, от селекторных совещаний и планерок до съездов Роспрофжела, из уст всех руководителей ОАО «РЖД» и ее филиалов звучит гневная критика по поводу переработок. Дескать, нехорошо это, плохое «родимое пятно на теле компании», практику сверхурочных надо искоренять, и мы будем с переработками бороться.

И что? А ничего!

Велеречивые руководители тут же забывают об обещании «бороться и искоренять» едва оказываются в своих начальственных кабинетах. А рост сверх-

урочных по-прежнему на устойчивых позициях. И когда этому будет положен конец?.. Ответа нет!

Как нет ответа и на другой вопрос. Во что же по замыслу реформаторов должна превратиться, в конце концов, некогда сильная и стабильная отрасль в результате ее дробления (почему-то это и называют реформированием)?

Эти вопросы задают работники во всех филиалах ОАО «РЖД». Неоднократно озвучивали их и члены РПЛБЖ. И не только в кулуарах, но и публично в СМИ.

И что? Молчок!

Значит, речи с трибун у наших реформаторов – это одно, а исполнение обещанного – это по указанию сверху?

А теперь два примера из опыта общения членов РПЛБЖ с железнодорожным начальством.

«ОТ ПЕЧКИ»

Работники Октябрьской железной дороги обратились к президенту компании В. И. Якунину с требованием «безотлагательного рассмотрения вопроса повышения реальной заработной платы работников ОАО «РЖД» до уровня, который позволит обеспечить им и их семьям достойный уровень жизни в современном обществе.

Обосновывая свои требования, обратившиеся к Якунину сослались на раздел «Социальная политика на железнодорожном транспорте» Программы структурной реформы на железнодорожном транспорте, где среди мер, направленных на улучшение системы мотивации труда, прописано: «повышение отраслевой минимальной заработной платы; дифференциация уровня тарифных ставок и окладов работников железных дорог разных категорий; осуществление перехода от отраслевой единой тарифной сетки к отдельным системам оплаты труда для руководителей, специалистов, служащих и рабочих». Железнодорожники в своем письме отмечают, что с образованием ОАО «РЖД» на сегодняшний день *«зарплата железнодорожникам теоретически индексировалась в связи с ростом цен на товары и услуги, однако размер реальной заработной платы не повышался. При этом так называемые «лимиты» фонда заработной платы, выделяемые подразделениям, остаются на уровне октября 2003 года. «...» Из-за низкой заработной платы престиж железнодорожных профессий падает. «...» По этой причине молодежь сегодня не идет работать на железнодорожный транспорт. «...» Вследствие утраты доверия к компании, снижения престижа железнодорожных профессий, не «улучшения системы мотивации труда», а, наоборот, снижения этой мотивации, неизбежно последует увеличение браков в работе, аварий, крушений».*

Ничего сверхъестественного и невыполнимого люди не просили: ни звезд с неба, ни путевок на Канары, ни, в конце концов, Абрамовича в начальники Октябрьской железной дороги. К тому же, авторы обращения к господину Якунину озабочены не только улучшением собственного материального положения (хотя на это полное право имеют!), но и будущим железнодорожного транспорта в целом.

(Продолжение на стр. 4-5)

В первичках РПЛБЖ

Есть такое локомотивное депо Вологда, руководит которым господин С. А. Альмеев. И вот что примечательно.... То ли юристы на предприятии слабы, то ли еще по каким иным причинам, но время от времени за подписью Альмеева выходят приказы, явно идущие вразрез с трудовым законодательством. Судите сами.

В июле т. г. начальник локомотивного депо Вологда С. А. Альмеев издал приказ №1027 «Об организации и проведении медицинского освидетельствования», ознакомившись с которым, члены ППО РПЛБЖ депо обнаружили в нем нестыковочку. Так, приказом №1027 за работником «сохраняется средний заработок за время прохождения периодического медицинского осмотра до 8 часов один раз в течение календарного года». Однако, согласно ст. 185 Трудового кодекса РФ, на время проведения медосвидетельствования за работником сохраняется средний заработок (т. е. за все дни прохождения медицинского освидетельствования незави-

КТО СМЕЛ, ТОТ И...

симо от количества медицинских комиссий в году).

Прохождение медосвидетельствования по приказам бЦ и 83 занимает как минимум 2-3 дня, а не 8 часов, как указывается в приказе №1027. Следовательно, должны оплачиваться все те дни, что работник затрачивает на его прохождение.

Профком РПЛБЖ, посчитав приказ №1027 изданным с нарушением ст. 185 ТК РФ, в соответствии со ст. 370 ТК РФ, дал представление начальнику локомотивного депо Вологда об устранении нарушения трудового законодательства. Однако господин Альмеев не только не устранил в установленные законом сроки допущенное нарушение, но и не подумал даже сообщить о результатах рассмотрения данного представления.

Обязать начальника локомотивного депо Вологда устранить нарушение ст. 185 ТК РФ и оплачивать фактическое время прохождения медицинского освидетельствования профком РПЛБЖ депо попросил Вологодскую транспортную прокуратуру, которая на приказ господина Альмеева, в части сохранения среднего заработка на время про-

хождения медосвидетельствования, вынесла протест. Кроме того, был принесен протест на п. 4.1.9 колдоговора Вологодского отделения СЖД – филиала ОАО «РЖД», в части сохранения среднего заработка на время прохождения медосвидетельствования, начальнику Вологодского отделения СЖД и председателю теркома Роспрофжела Вологодского отделения. О результатах рассмотрения протестов членам первички пообещали сообщить дополнительно.

И сообщили... Государственная инспекция труда в Вологодской области, куда также обращался председатель первички РПЛБЖ локомотивного депо Вологда Э. Л. Мглинец, в конце сентября т. г. проинформировала, что «в ходе проверки локомотивного депо Вологда работодатель нарушение ст. 185 ТК РФ устранил. В приказ №1027 от 18.07.06 г. внесено изменение, утверждающее оплату медицинского освидетельствования работникам депо согласно ст. 185 ТК РФ».

И это не единственный пример, подтверждающий, что в локомотивном депо Вологда кое-кто не очень соблюдает трудовое законодательство.

О. Ревзина.

Профсоюзная борьба**«А БУДЕТЕ КРИЧАТЬ,
ПОМЕНЯЕМ ВАС НА УЗБЕКОВ»**

21-22 октября тысячи сибирских нефтяников – практически целые города – вышли на улицы. Одновременно акции протеста прошли в Нижневартовске, Тюмени, Сургуте, Мегионе, Лянторе, Пыть-Яхве, Ноябрьске, Губкинском, Пойковском и т. д. Где-то митинги были санкционированы, а где-то пошли вопреки властей.

Рабочие, которые вышли на митинги, хотели показать всей России быт рядовых российских нефтяников - живое опровержение мифа о длинном сибирском рубле. Средняя зарплата рядовых работников нефтедобывающей отрасли – 10-15 тыс. руб. в месяц. Больше половины зарплаты – это премия, которую работодатель снимает с тех, кто начинает особенно возмущаться.

«...» Мегион – пионер в новом профсоюзном движении Сибири. За последние пару лет здесь развернулось целое направление по защите прав рабочих. В это движение вошли не только сами нефтяники, но и все, кто обслуживает нефтяную отрасль.

Раньше практически все городские предприятия входили в структуру «Мегионнефтегаза» - не только те структуры, которые непосредственно добывают нефть, но и шоферы, технические службы и даже работники питания. Все числились нефтяниками, имели хоть какой-то соцпакет, получали выплаты и льготы. Но с недавних пор сопутствующие структуры из состава головного предприятия вывели, превратив их в различные ООО. Раньше нефтяников в городе было 17 тысяч, а теперь их осталось чуть более пяти. Эти рабочие фактически выполняют прежнюю работу на ту же самую компанию. Техники, например, по-прежнему ковыряются в оборудовании на

(Окончание на стр. 5)

Наболело

КОГДА В ДЕЛО ВСТУПАЕТ ПРИНЦИП

С 22 сентября работники локомотивного депо Лиски Юго-Восточной железной дороги, члены Российского профессионального союза локомотивных бригад железнодорожников, отказались работать на неисправных локомотивах.

Если бы Юрий Иванович Лютиков, простой машинист электровоза локомотивного депо Лиски Юго-Восточной железной дороги – филиала ОАО «Российские железные дороги», отличался сговорчивостью, на худой конец состоял в рядах Роспрофжела, возможно, руководство предприятия снизошло бы до встречи с ним. Поговорили бы, договорились, а там, глядишь, все бы само собой сошло на нет. И сор остался бы в депо, и никого из высокого руководства не потревожили бы.

Но Юрий Иванович из породы людей принципиальных, к тому же возглавляет первичную организацию РПЛБЖ, который железнодорожные руководители ненавидят до зубовного скрежета. Поэтому указания Лютикова и его товарищей по работе и профсоюзу на то, что «электровозы депо приписки Лиски находятся в технически неисправном состоянии, в нарушение п. 12.4 Правил технической эксплуатации не работает реостатный (электрический) тормоз, создающий угрозу безопасности движения поездов», а также не выполняются требования охраны труда, мягко говоря, в расчет не принимались. А ведь локомотивщики не только о своем здоровье и условиях труда пеклись, но и о безопасности пассажиров.

Поняв, что улучшений условий труда не предвидится, в июле члены первички РПЛБЖ локомотивного депо Лиски написали письмо в адрес министра транспорта РФ И. Е. Левитина, описав в нем сложившуюся ситуацию. Несколько цитат из послания Министру: «...В ноябре месяце прошлого года общественностью профсоюзной организации РПЛБЖ были осмотрены локомотивы, выходящие с ремонта. Осмотренные локомотивы были не пригодны к эксплуатации, т. е. не соответствовали ПТЭ и санитарно-гигиеническим нормам. (О содержании парка локомотивов в локомотивном депо Лиски председатель РПЛБЖ Е. А. Куликов в то же время сообщил в Федеральную службу по надзору в сфере транспорта – прим.) «...» За прошедшие полгода состояние локомотивов не улучшилось. С 1 апреля т. г. в депо начался комиссионный осмотр локомотивов под председательством заместителя начальника локомотивного депо по эксплуатации В. П. Ермолова, который не только не исправил положение дел в состоянии пригодности локомотивов к эксплуатации, а ухудшил»; «...90% локомотивов депо приписки Лиски не пригодны к эксплуатации и создают опасности движения поездов. Работа на таких локомотивах – это рост числа профессиональных заболеваний локомотивных бригад» и т. д. В подтверждение своих слов, авторы обращения привели конкретные примеры, приложили фотографии. Одновременно подобные обращения направили в адрес начальников Юго-Восточной железной дороги, отделения дороги, а также в очередной раз начальника депо потревожили.

В ожидании принятия конкретных мер, борцы за свое право водить исправные электровозы в первых числах июля объявили акцию неприемки локомотивов из-за неисправного реостатного тормоза.

В конце июля депо с проверкой изложенных работниками фактов посетил заместитель министра транспорта С. Ф. Шпилевой. Факты нашли подтверждение. Начальнику депо дали указание в месячный срок приступить к устранению неполадок реостатного тормоза. Ага, руководство так и разбежалось неполадки устранять. Впрочем, оно и понятно. Им этот тормоз не особо мешал, да и в локомотивах они не каждый день катаются.

А тут вскоре до членов РПЛБЖ депо Лиски слух дошел: якобы начальник предприятия на планерках заявляет: «Не буду делать этот тормоз. Где я возьму деньги на его восстановление?» Хотя деньги, как сообщили знающие люди, выделяются, вот только на ремонт чего они идут – тайна за семью печатями. Что дальше делать, в какие двери стучаться? Ответ нашли в одном из материалов отраслевой газеты «Московский железнодорожник», автор которого заявлял: «Важнейшая задача профсоюза – безопасность движения поездов». (Ребята, правда, считали, что в соответствии со ст. 2 Федерального закона «О профессиональных союзах, их правах и гарантиях деятельности» цель профсоюзов – представительство и защита социально-трудовых прав и интересов их членов, но в той ситуации были готовы и с «Мож» согласиться). Поэтому следующее письмо «с заботой о безопасности движения поездов» полетело в Лискинскую транспортную прокуратуру, откуда пришел ответ за подписью и. о. транспортного прокурора В. А. Музыченко, выдержку из которого цитируем: «...Из ответа заместителя начальника ЮВЖД Старинина В. Г., поступившего в прокуратуру 14.08.2006 г., следует, что непосредственной угрозы безопасности движения неисправность реостатного тормоза электровозов ВЛ80-С не представляет. Кроме того, диспетчер службы локомотивного хозяйства Хатунцев Е. А. освобожден от занимаемой должности. По вопросу эксплуатации в локомотивном депо Лиски электровозов, имеющих неисправность реостатного тормоза, Вам необходимо обратиться в Федеральную службу по надзору в сфере транспорта (Ространснадзор), так как данной службой уже давалось предписание об устранении выявленных технических нарушений в локомотивном депо Лиски». Учитесь мастерству отписок! Оказывается, неисправность реостатного тормоза непосредственной угрозы безопасности движения не представляет, правда, Ространснадзор уже давал предписание об устранении в локомотивном депо Лиски выявленных технических неисправностей, в т. ч. и тормоза преткновения, но так как его неисправность угрозы безопасности движения не представляет, то.... Впрочем, сказка про белого бычка. И причем тут упоминание об отстраненном диспетчере? Он «стрелочником» что ли пошел?

Устав бороться с тенью за свое право работать в условиях, соответствующих требованиям охраны труда и безопасности производства, как того требует трудовое законодательство, но, не теряя надежды на улучшении положения дел, **с 22 сентября в локомотивном депо Лиски часть работников, являющихся членами РПЛБЖ, отказались работать на неисправных локомотивах.** Но это только часть, совестливых и принципиальных. В основном же локомотивным бригадам по-прежнему приходится выезжать на электровозах с техническими неисправностями.

Соб. инф..

«ОТ ПЕЧКИ»

(Начало на стр. 1)

На свое коллективное обращение работники Октябрьской железной дороги получили ответ за подписью старшего вице-президента компании Б. М. Лapidуса. Не можем отказать себе в удовольствии не процитировать несколько строк из него. Итак, господин Лapidус сообщает, что «...оценка положения с заработной платой в ОАО «РЖД», данная в письме, не соответствует фактическим результатам деятельности компании и в некоторой мере создает необоснованный ажиотаж в коллективах, работники которых подписались под ним. Компания занимает достаточно высокие позиции по уровню заработной платы и социальной политики среди ведущих отраслей экономики страны». Далее старший вице-президент перечислил все блага, которыми одарила компания, в частности Октябрьская железная дорога, своих работников. Это и введение с 1 октября 2003 года новой Единой тарифной сетки, и выплата вознаграждения за безаварийную работу в 2004 и 2005 годах, и «значительный» социальный пакет.... «В результате, - сообщил он, - на Октябрьской железной дороге реальная заработная плата, т. е. дополнительно к индексации на уровне роста потребительских цен, в 2005 г. к уровню 2002 г. возросла на 35,4% (по сети железных дорог – 34,4%). Учитывая более высокий уровень заработной платы работников промышленных предприятий в Москве и Санкт-Петербурге, Ленинградской и Московской областях, компанией были выделены дополнительные средства на введение региональных доплат работникам структурных подразделений, расположенных в этих регионах. «...» У рабочих локомотивных бригад за 6 месяцев т. г. среднемесячная заработная плата составила: на Санкт-Петербург-Витебском отделении – 17887 руб., в т. ч. у машинистов локомотивов – 20649 руб., на Санкт-Петербургском отделении соответственно 19457 руб. и 22290 руб. Разница в уровне заработной платы отражает различную

напряженность в работе указанных категорий работников. Дальнейшее повышение заработной платы может осуществляться только при условии роста производительности труда. В то же время, на Октябрьской железной дороге при снижении производительности труда в первом полугодии 2006 г. на 0,1%, реальная заработная плата возросла на 4,8%. Такое положение с повышением производительности труда может привести к недопустимому замедлению темпов повышения реальной заработной платы».

Работники - о падении престижа железнодорожных профессий; о том, что молодежь идет на железную дорогу не столь охотно как прежде, (ведь не секрет, что нередко предприятия отрасли покидают молодые и крепкие ребята, переходя, например, в охранники супермаркетов. Не из-за красивой же формы они идут охранять?!), что «если уже сейчас не хватает рабочих рук, то через 5 лет работа отрасли может приостановиться», а старший вице-президент – о естественном оттоке кадров при реформировании. Работники - о реальной заработной плате, о так называемых «лимитах» фонда зарплаты, росте числа сверхурочных часов и выходов на работу в выходные дни, а господин Лapidус – о том, что «дальнейшее повышение заработной платы может осуществляться только при условии роста производительности труда». А как его, этот рост, еще повышать, если люди итак чуть ли не из последних моральных и физических сил, мягко говоря, вкалывают?! В среднем 17-20 тыс. руб. – приличная зарплата, если не учитывать, что в эту сумму входит еще и оплата сверхурочных. Ну что ж... Работники Октябрьской железной дороги и представитель работодателя не поняли друг друга.

А.Гаврилов, председатель ТО РПЛБЖ ОЖД

ТУГОЙ УЗЕЛ

Председатель профсоюзного комитета РПЛБЖ локомотивного депо Пушкино Н. С. Павлов рассказал, что «понимая тяжелое положение, в котором оказался в результате реформ, приватизации, наступления периода «дикого капитализма» железнодорожный транспорт» и искренне желая, как и многие железнодорожники, в возможно короткие сроки «преодолеть негативные тенденции, неизбежно сопутствующие «эпохам перемен», письменно обратился к начальнику Московской железной дороги В. И. Старостенко с предложением нескольких организационных мероприятий по стабилизации положения с безопасностью движения поездов. В ответ: письмо получили, спасибо.

Н. С. Павловым было предложено: введение «директивным порядком во всех 11 локомотивных депо Центральной дирекции четырехбригадной закрепленной езды, с ремонтом электропоездов такими же отдельными, функциональными бригадами, при безусловном участии локомотивных бригад в осмотре и текущем ремонте ЭПС»; изменение системы существующего общественного контроля за безопасностью движения поездов; обезличенная расшифровка модулей памяти систем безопасности «КЛУБ-У». Как заметил Николай Сергеевич, суть его предложений – устранить причины, а не следствия уже создавшихся в отрасли положений. «Например, в си-

стеме существующего общественного контроля за безопасностью движения поездов неиспользованных резервов масса! – отметил он. – Нужно лишь желание и воля побудить их к действию, заставить работать на общее дело.

В письме к Старостенко я перечислил условия, при которых это произойдет. А мне в ответ и. о. начальника службы пригородных перевозок А. Ч. Озембловский и начальник службы локомотивного хозяйства Московской железной дороги М. В. Холяпин (им доверили рассмотреть мои предложения) перечислили номера документов, да привели статистические данные: сколько организовано советов общественных инспекторов, сколько с начала года проведено проверок, предотвращено нарушений безопасности движения...». Действительно, не понятно, зачем господа сообщили Николаю Сергеевичу численность общественных инспекторов по безопасности движения, если он эту численность и сам прекрасно знает? Не скрывая возмущения, Павлов заметил: «Понимаю, не по душе мое предложение, но зачем же меня цифрами потчевать?! Мы цену такой статистики знаем! Лучше бы ответили, какая предусмотрена защита от произвола начальников по отношению к наиболее принципиальным и жестким общественным инспекторам на местах? Мною, например, предлагалось ввести наложение дисциплинарных взысканий только с согласия всех остальных членов совета общественных инспекторов депо. Не оценили предложение. Оно, впрочем, и понятно. Введи его, принципиальных и жестких среди общественных инспекторов станет больше, а начальству это надо?! Кстати, на планерном совещании с локомотивными бригадами 11 октября 2006 года бессменный председатель совета общественных инспекторов депо Пушкино, машинист 1 класса В. В. Кузнецов во всеуслышание заявил о сложении с себя полномочий ввиду полной ничтожности возглавляемого им совета. Начальник депо А. Д. Корягин отреагировал спокойно: «Других назначим!» Пришлось поправить: «Переизберем». Пример о многом говорящий, согласитесь? И после этого меня пытаются убедить в полной независимости этих советов, в отсутствии давления на них со стороны руководства?!

Что касается статистики... В свою очередь, отвечая Озембловскому и Холяпину, не удержался и тоже кое-какие цифры привел. Например, на Московской железной дороге возросло количество случаев браков со 168 до 275, в том числе особых – с 25 до 56. За неполный период 2006 года в подразделениях Центральной пригородной дирекции допущено 265 случаев отказа технических средств: по локомотивным депо ЦД – 235, в Тульской пригородной дирекции – 25 отказов технических средств. Цифры безжалостны и говорят о тщетности и бесполезности, прилагаемых вышеупомянутыми господами руководителями усилий, в том числе и по организации общественного контроля за обеспечением безопасности движения».

Павлов питал надежду, что его предложения все же найдут понимание. Ведь не корысти ради, а только заботой о безопасности движения и будущем компании (тем более, что и президент ОАО «РЖД» В. И. Якунин призывает к инициативам с мест) и было продиктовано его решение обратиться к Старостенко. А в итоге получил «элементарно-предсказуемую канцелярскую отписку».

Ну что ж... Николай Сергеевич Павлов и представители работодателя не поняли друг друга.

О. Казарина.

(начало на стр. 2)

«А БУДЕТЕ КРИЧАТЬ, ПОМЕНЯЕМ ВАС НА УЗБЕКОВ»

месторождениях, обляпанные маслом, на морозе в пятьдесят градусов. Но только в нефтяниках они больше не числятся, а поэтому никаких послаблений им больше нет – ни от государства, ни от работодателя. «...»

И это бы еще ничего. Но дело вообще дошло до кошмарных вещей. Кажется, теперь предприятие вообще стремится избавиться от людей, которые стали им слишком дорого обходиться. Всякими правдами и неправдами квалифицированных рабочих вытесняют с предприятий, а на их место приходит дешевая и абсолютно бессловесная рабсила – из Узбекистана и Таджикистана. Эти люди готовы жить прямо в кабинах машин и работать за 5-7 тыс. руб. в месяц. Чтобы у них не появилось ощущения избранности, их время от времени пускают в ротацию - вывозят прежнюю группу и заказывают следующую. «...»

-Многие пока еще не решаются в открытую выступать, - говорит рабочий Саша из Нижневартовска. – Кому-то до пенсии недолго осталось, кто-то кредит взял. Но молодые уже понимают: если будем молчать – дальше у нас перспектив никаких нет.

О. Боброва. (Статья дана в сокращении). «Новая газета» №81 23.10-25.10.2006 г.

С 6 октября 2006 года вступил в действие Трудовой кодекс РФ, с внесенными в него, в очередной раз, поправками и изменениями.

ФНПР-овский «глашатай» А.К.Исаев захлебывается от восторга по поводу привалившего работникам счастья от этого кодекса. По мнению председателя Госдумы и «ЕР» Б.В.Грызлова, данные поправки «отражают современное состояние рынка труда и полностью направлены на улучшение положения работников». Плюс важно, что «работа над поправками велась совместно с представителями работодателей, профсоюзов и правительства в трёхсторонней комиссии, в рамках системы социального партнёрства, и принятые решения стали возможны только с согласия каждой из сторон». Впрочем, кроме профсоюзов, входящих волею М.В.Шмакова в РТК (Российская трехсторонняя комиссия по урегулированию социально-трудовых отношений) и ведущих раз в месяц пустопорожние дискуссии в Белом доме, есть в нашей России и другие профсоюзы, орга-

низующие работников на коллективные действия, успешно защищающие права трудящихся в судах. Самые квалифицированные специалисты «профсоюзного ремесла», имеющие многолетний опыт самоотверженной профсоюзной работы на предприятиях («Северсталь», «Невинномысский азот», «Автодизель», «Форд»), в регионах (Новосибирск, Тюмень, Ярославль, Липецк, Череповец, ЛО, МО), в отраслевых свободных профсоюзах и их объединениях (СОЦПРОФ, «Защита Труда», РОСТ, ФПАД (авиадиспетчеры), РПЛБЖ (железнодорожники), профсоюзы металлостроителей и бюджетников СОЦПРОФ) собрались 24 июня в Москве на Круглый стол «Свободные профсоюзы комментируют ТК». Вели заседания Круглого стола О.Б.Бабич (Защита Труда), Д.А.Семёнов (РОСТ), Е.А.Куликов (РПЛБЖ) и С.В.Храмов (СОЦПРОФ).

(Рабочая Сила № 4(77) октябрь 2006)

Сергей Храмов

(Окончание, начало в №№ 88, 89)

НЕ СТОЙ НА ПУТИ

Для РЖД не составляет большого труда задействовать свой административный ресурс: ведь вся транспортная сеть управляется внутренними телеграммами, которые рассылает из Москвы руководство компании и которым неукоснительно должны следовать железнодорожники на местах. Известно, например, что все вагоны должны быть приписаны к той или иной станции и каждый раз получать разрешение от РЖД на движение по маршруту. Часто за этим никто не следит. Но в феврале 2006 года вице-президент РЖД Сергей Козырев разослал в региональные железные дороги телеграмму, которая запрещала станциям принимать иностранные вагоны, если у них нет российской приписки. РЖД всего лишь потребовала играть по правилам, а в результате, как сообщает ФАС, на железнодорожные пути «не смогло выйти большое количество грузовых вагонов, в том числе принадлежности стран СНГ и Прибалтики». В итоге некоторые грузоотправители отказались от контрактов с частниками. На защиту частных операторов тогда даже встал министр транспорта Левитин.

«Оператор в принципе не может конкурировать с РЖД и ее «дочками», которые владеют инфраструктурой, вагонным парком и тягой, — говорит Свердлов из компании «Евросиб». — Чтобы была настоящая конкуренция, надо было дать возможность создавать частные перевозочные компании [с собственными локомотивами]. Это и предусматривала идеология реформы, но сейчас она видоизменилась».

Частные локомотивы — самая большая тема. Упомянутый выше объем рынка в \$30 млрд. — это сумма ежегодных платежей всех отправителей грузов. «Вагонная составляющая» — примерно 20% — дает \$6 млрд. в этой сумме, за нее частники и борются с РЖД. Если по аналогии с вагонами в тарифе появилась бы еще и «локомотивная составляющая», это резко бы увеличило объем рынка, доступного частникам. По словам Николаева, совладельца «Северстальтранса», «если будет либерализован рынок локомотивной тяги, то это даст примерно \$8 млрд. в год». Николаев с партнерами, похоже, всерьез готовились к такому сценарию, вложив миллионы долларов в приобретение локомотивов. По оценкам, в собственности частных операторов сейчас находится уже около 200 магистральных локомотивов, из них примерно 100 — у компаний группы «Северстальтранс».

Пока единой нормативной базы для использования частных локомотивов нет. Но по договоренностям с руководством железных дорог самостоятельно возить грузы можно. Будет ли когда-то частникам разрешено конкурировать с РЖД в полной мере и появятся ли полноценные частные перевозчики? «Северстальтранс» и еще один оператор, «Трансойл», убеждают Министерство транспорта в том, что легализация частных локомотивов — единственный путь развития отрасли.

Якунину такой сценарий не по душе. «Наличие частных перевозчиков возможно, если будут осуществлены соответствующие изменения в законодательстве. Другой вопрос: нужно это нашей стране или нет? — говорит Якунин. — Я думаю, что на этом этапе, при нынешней структуре сети это едва ли осуществимо. Тем временем он укрепляет позиции своей компании как главного владельца локомотивной тяги: в этом году РЖД объявила о намерении купить 25% акций «Трансмашхолдинга», частной компании, созданной предпринимателем Искандером Махмудовым. Объединив более 10 предприятий отрасли, Махмудов по сути создал российского монополиста по производству подвижного состава. Монополист нашел общий язык с монополистом, в этом нет ничего удивительного. «В стремлении к монополизму нет никакого предательства по отношению к рыночной теории, — размышляет Якунин. Я неоднократно говорил: бизнес стремится к точке монополизации в своей сфере. Но эта монополия сможет существовать на очень непродолжительном этапе времени». Как долго сохранится монополия РЖД и «Грузовой компании»? Сейчас ограничению конкуренции на рынке грузовых перевозок активно сопротивляются ФАС и Министерство транспорта во главе с Левитиным, бывшим сотрудником «Северстальтранса». Но процесс набирает обороты. Появляются новые участники. Так ещё при преобразовании МПС в ОАО «РЖД» административные функции министерства были переданы в Федеральное агентство железнодорожного транспорта (Росжелдор). До недавних пор Росжелдор оставался скромным структурным подразделением в составе Минтранса, хотя без его участия компания не могла согласовать ни один серьёзный документ, требующий одобрения государства. Сейчас эта спящая структура пробудилась: в июле агентство возглавил Игорь Ромашов, бывший гендиректор компании-оператора «Трансойл» (помните, она играет заодно с «Северстальтрансом»). «Трансойл» владеет более 4000 цистерн и 40 локомотивами, возит нефть «Роснефти» в Китай. Её владельцем считается Геннадий Тимченко, нефтетрейдер, близкий к замуководителя кремлевской администрации, председателю совета директоров «Роснефти» Игорю Сечину.

Куда двинется реформа РЖД? Владимир Якунин ответ на этот вопрос знает. Но как повернутся в итоге события, сейчас предсказать невозможно.

Forbes, август 2006, Илья Хренников, Максим Камулинский

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: (495)156-8545, 266-59-51, ж.д. 5-89-33, 5-89-96, С.Петербург: (812) 768-45-24, ж.д. 2-45-24, Воронеж: (4732) 79-62-48, Пермь: (3422) 24-28-50