



# Локомотивсоюз

Выпуск № 11 (78)

Октябрь, 2005 г.

*11 октября 2005 г. прошел пленум ЦК РПЛБЖ, на котором принято решение о вступлении Российского профессионального союза локомотивных бригад железнодорожников в Объединение профсоюзов России СОЦПРОФ в качестве членской организации на конфедеративной основе.*

## ОБРАЩЕНИЕ К БРАТСКИМ ПРОФСОЮЗАМ

**Друзья, братья, сестры!** В свое время, поняв, что Роспрофжел по сути не является как таковым **настоящим профсоюзом**, поскольку не предпринимал (да и по сей день не предпринимает!) практически никаких действий, направленных на защиту интересов работников и улучшение условий их труда, а представляет собой структуру руководства некой организации, слившейся со структурой работодателя и действующей в его интересах, мы, работники железнодорожной отрасли, объединились в собственные профессиональные союзы.

В течение всего времени действия в отрасли свободных профсоюзов работодатель предпринимает все возможные усилия для их уничтожения. Оказывается административное давление на работников, совершаются действия, направленные на раскол и искоренение профсоюзного движения, игнорируются законные права профсоюзов на ведение коллективных переговоров. И в этом работодателю откровенно помогают лидеры Роспрофжела на всех уровнях.

Сегодня в ОАО «Российские железные дороги» – Компании, созданной в результате акционирования железных дорог, – с профсоюзом Роспрофжел заключены и действуют коллективные договоры, положения которых, в силу изменившегося законодательства, распространяются на всех работников РЖД. Вместе с тем, эти колдоговоры содержат ряд норм, ухудшающих положение работников по сравнению с законодательством, а также умаляющих законные права профсоюзов, действующих в отрасли.

Российский профессиональный союз локомотивных бригад железнодорожников призывает профсоюзы, действующие в ОАО «РЖД», объединить усилия в борьбе за права работников. Настало время не на словах, а на деле объединиться, сформировать единый представительный орган для ведения коллективных переговоров и заключения коллективного договора на 2006 год.

## Решение Пленума Центрального комитета

В связи с тем, что ОАО «РЖД» игнорирует законные требования Российского профессионального союза локомотивных бригад железнодорожников о начале переговоров по заключению Коллективного договора на 2006 год между ОАО «РЖД» и работниками Компании – членами РПЛБЖ, и работниками, уполномочившими РПЛБЖ представлять их интересы – объявить с 01 по 30 ноября 2005 года месячник «За безопасность железнодорожного транспорта и безопасные условия труда работников». Для чего, с нуля часов 01 ноября приступить к проведению Всероссийской акции протеста – «Работа по правилам».

Исполнительному комитету РПЛБЖ возглавить проведение «технической забастовки»; разработать перечень неисправностей и законных оснований по не приёме локомотивов и подвижного состава.

В ходе данного мероприятия пять раз в месяц профсоюзные технические инспектора на местах станут проверять дизель-поезда, электрички на их готовность к поездке. Обо всех выявленных технических нарушениях будет сообщаться руководству предприятия, членам локомотивных бригад. Выезжать ли в поездку на неисправном транспорте или отказаться в целях обеспечения безопасности грузопассажирских перевозок – это решение остается за членами локомотивных бригад. Но в случае, если на линию выйдет неисправленный дизель-поезд (электричка), о ее техническом состоянии тут же будут проинформированы и пассажиры.

## Реформа российских железных дорог: рынок против пассажира

20 октября прошел круглый стол на эту тему, организованный комитетом по промышленности и транспорту Государственной Думы.

Выступивший с основным докладом 1-й вице-президент ОАО «РЖД» Б.М. Лапин, как водится у больших чиновников, долго и подробно, с множеством цифр рассказывал, как успешно реформируется компания. Как известно, утвержденный правительством план «реформы» РЖД, а по сути, приватизации отрасли, включает в себя три этапа, в итоге чего в ведении государства должны остаться лишь ... рельсы. Все остальное будет передано частным компаниям. В ходе заканчивающегося в 2005 году 2-го этапа в частную собственность уже переданы или передаются 12 отраслевых «бизнесов», например, ремонт вагонов, общепит и бытовое обслуживание, часть грузовых перевозок.

Приватизация же пассажирских перевозок начата с пригородного сообщения. К 2006 году в придачу к уже существующим 4 частным компаниям, обслуживающим пригородные направления в регионах Западной Сибири (Новосибирск, Алтайский край, Кемерово, Томск) добавятся еще 4 компании. В том числе, предполагается отдать частнику и самый многолюдный участок – пригородные маршруты Московской железной дороги. Не надо ходить к гадалке, чтобы предсказать, что реализация этого плана приведет к резкому вздорожанию проезда. Собственно, ежегодный рост тарифов около 30% уже сейчас сделал стоимость проезда малодоступной для большого количества граждан, которые вынуждены выезжать на работу в Москву из области, но пока у людей есть альтернатива - платить «в руки контролерам» и прыгать через турникеты. Надо полагать, частник эту практику быстро прекратит. Вместо бабушек на турникетах поставят здоровых охранников с шокерами, а контролерам дадут разрешение стрелять в безбилетников на поражение. Как отреагирует на это население сказать трудно. В электричках у нас ездят не только пенсионеры, а в основном, работоспособные и активные граждане. Впрочем, руководство РЖД гражданской войны на транспорте не боится. Как сообщил г-н Лапин, «утверждения, что у регионов нет денег на субсидирование пассажирских перевозок, не соответствуют действительности». Т.е. за социальную стабильность пусть отвечают губернаторы. Им перед Путиным отчитываться.

А менеджмент РЖД, между тем, уже распланировал передачу частнику и пассажирских перевозок дальнего следования. И произойдет это, как надеются авторы идеи, не позднее 2007 года. Правда, на этом пути есть одна проблема – т.н. «перекрестное субсидирование». Дело в том, что государство традиционно субсидировало пассажирские перевозки, за счет чуть более высокого тарифа на перевозки грузовые. Частные грузоперевозчики дотировать пассажиров не хотят, будущий частный пассажироперевозчик – тоже. Где взять деньги? Пусть государство думает – отвечают авторы реформы. А если ничего не придумает, и денег на компенсацию роста тарифов в бюджет не заложит, то ожидает нас с вами в 2007 году скачок цен не на 30%, а на все 300%. Рентабельность компании повышать надо. А то, как пожаловался вице-президент Лапин, она, по подсчетам экономистов РЖД, у этой компании самая низкая среди прочих «жирных коров». Чистая прибыль «всего» - 1,3% (про масштаб, правда, забыли упомянуть). Для сравнения, Аэрофлот – 7%, Газпром -20%. «Большая социальная значимость ж/д транспорта? Да, конечно! Но главное у нас во всех реформах что? Правильно! Повышение конкурентоспособности (цитата). Вот на том и порешили.

*А. Демидов*

### В первичках РПЛБЖ

## ЧЕРЕЗ ГОЛОДОВКУ – ЗА СТОЛ ПЕРЕГОВОРОВ

**Члены первички РПЛБЖ депо Лиски Воронежской области заставили голодовкой, прошедшей 28-29 октября 2005 г., шесть работодателя за стол переговоров. В голодовке участвовало 29 человек.**

Причина данной акции протеста - неудовлетворительные трудовые отношения, а непосредственный повод – тот факт, что зам. начальника депо Ермолов пытался выставить за дверь председателя профкома Петра Кайдалина, когда тот пришел на разбор вместе с локомотивной бригадой.

По итогам совместного совещания представителей Юго-Восточной железной дороги и РПЛБЖ депо Лиски приняты следующие решения:

1. Профсоюзный комитет РПЛБЖ предоставит начальнику отделения в письменном виде факты, которые, по его мнению, привели к нарушениям трудового законодательства со стороны заместителя начальника депо Ермолова. Начальник отделения проведет служебное расследование и примет решение в соответствии с ТК.

2. Обо всех фактах, которые свидетельствуют, с точки зрения профсоюзного комитета, о дискриминации членов свободного профсоюза со стороны должностных лиц локомотивного депо, профком информирует руководство предприятия, а в случае непринятия им мер по выяснению данных обстоятельств - руководство отделения дороги.

Представители администрации и профсоюза также договорились о разработке механизма проведения оперативных совещаний, разборов, служебного расследования с присутствием представителей профкома, в случае нарушения членами профсоюза трудовой дисциплины. До 15 ноября руководство депо обязалось предложить меры по повышению заработной платы.

Соб. инф.

Пресс-служба информирует

## НАМ ОТВЕЧАЮТ

**Федеральная служба по надзору в сфере транспорта рассмотрела обращение председателя РПЛБЖ Е. Куликова от 07.07.2005 г. №90-ИК и сообщает следующее.**

По фактам, изложенным в обращении, сотрудниками Управления безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта проведены проверки соблюдения требования Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации от 26.05.2000 г. №ЦРБ-756 (далее – ПТЭ) на Северной и Московской железных дорогах – филиалах ОАО «РЖД».

По результатам проверок начальнику Сольвычегодского отделения Северной железной дороги – филиала ОАО «РЖД» С. И. Макаrchуку выдан акт-предписание от 10.08.2005 г. №4/2, в

котором предложено исключить движение локомотивов, состоящих из одной секции тепловоза ТЭ10Ут, задним ходом при следовании на участке Котлас-Южный – Котлас-Узловой и организовать работу в строгом соответствии с п. 15.48 ПТЭ.

Также Центральным управлением государственного железнодорожного надзора выдано предписание от 29.09.2005 г. №1/18 начальнику Московско-Курского отделения Московской железной дороги – филиала ОАО «РЖД» В. Н. Никитину о недопустимости нарушений порядка проведения обкатки и выдачи заключения машинистами инструкторами отдельным машинистам локомотивного депо Москва-3 на участке Москва-Орел.

Пересуды

## СТАНЦИЯ НАЗНАЧЕНИЯ - МЕЩАНСКИЙ СУД

Сколько споров среди современных ученых породила тема «Есть ли еще в России рабочий класс или нет?»... Вот и проф. Бузгалин со своими «Альтернативами» на вечер 31 октября 2005 г. назначил очередную дискуссию в уютном зале столичного музея Маяковского, на сей раз в честь столетия стачки 1905 г. Но что примечательно, почти никто из широкого круга пишущих и размышляющих о рабочем классе и профсоюзах не удосужился 31 октября заглянуть в Мещанский суд, что на Каланчевке, 43.

Зато в этот день в небольшой зал Мещанского суда сумели «втиснуться» не три, не четыре, а целых тридцать девять машинистов депо Пермь – пассажирская. Вот они - не выморочные, а подлинные представители рабочего класса, прибывшие в Москву по вызову судьи Чубаровой, которая ведет дело по индивидуальным искам сорока трех машинистов Перми к ОАО «Российские железные дороги» о неправильном начислении заработной платы. И так, если не получается договориться с администрацией Свердловской железной дороги «мирным» путем (увы, не получается), никто не мешает идти в суд (по месту нахождения главного ответчика), только дело это долгое и требует вдумчивого подхода и хорошего профсоюзного юриста. И то, и другое у РПЛБЖ сейчас есть.

Чего конкретно хотели бы добиться машинисты из Перми? Того, что им положено: возмещения расходов за каждую поездку в размере 100 рублей, расчета уральского районного коэффициента из полной зарплаты (юристы ответчика почему – то не включают в нее некоторые надбавки), выплаты 20-процентной надбавки за особую сложность труда. Судья Чубарова, проведя предварительное слушание дела в сентябре, сама затребовала явки всех машинистов. Начальник депо не мог препятствовать судебной власти, отпустил машинистов на денек, проезд у них бесплатный (кто на отдых с семьей по бесплатному билету, кто - в Москву на суд). Судья стала, в том числе свидетелем спора между истцами и ответчиком, который в лице юрисконсульты Свердловской железной дороги считает, что особая сложность труда каким – то образом еще и связана с особыми климатическими условиями...

Впервые в Москву приехали сорок представителей профсоюза, не на Горбатый мост стучать касками, а в зал суда. На Урале две с половиной сотни членов РПЛБЖ. Кому – то покажется мало, а кому – то мало не кажется, когда они выступают организованно. В составе пермяков, присутствовавших на судебном заседании, председатель территориальной организации РПЛБЖ Александр Волегов и член ревизионной комиссии профсоюза Вячеслав Бобков. Они подали индивидуальные иски в Мещанский суд по поводу неправомочных действий админи-

страции депо в Перми, которая уже десять месяцев не допускает их к работе. По какой причине? Не аттестуют их по электробезопасности, что входит в охрану труда. А ведь Волегов работает на железной дороге 26 лет, Бобков – 15. Аттестация проводится для машинистов ежегодно, и раньше на пять вопросов в билете машинисты отвечали, и неплохо, а сейчас почему – то нет. «Потому что мы в РПЛБЖ,- сказал Волегов корреспонденту в ожидании суда. - Но мы еще ни одного суда в Перми – а с девяностых годов их было по защите трудовых прав не менее десятка – не проигрывали, Надеемся подтвердить свою правоту и в Московском суде».

Р. Горн.

### Что хочу сказать

#### **«А ВСЕ ОЧЕНЬ ПРОСТО: ПРОВОДНИКИ ПЛАТЯТ, ПЛАТЯТ И ПЛАТЯТ...»**

Да перестаньте вы удивляться по поводу навязывания пассажирам чайной и кондитерской продукции, а так же достаточно высокой цене на них. Не по собственному желанию, а по указанию свыше идут они на это.

У проводников либо не принимают остатки, либо высказывают крайнее недовольство при небольшой реализации. Почему? Всё достаточно прозаично. Деньги. Личная заинтересованность в обогащении за чужой счёт. Например, в Пермском резерве у проводников есть ещё одно Положение «О премировании» для должностных лиц резерва, по которому они получают установленный процент от суммы реализации. Кстати, не в рамках официальной зарплаты! Существуют даже планы по каждому направлению, т.е. сколько бригада должна привозить из рейса. Начальники

поездов тех бригад, кто достиг «наилучших показателей», а так же проводники, лучше всех продающие печатную продукцию, поздравляются публично путём вывешивания листовок на самом видном месте резерва. Хочется заметить, по каким основаниям отмечают работники: не за работу без браков, а за финансовые показатели, которые кого-то обогатят.

Это ещё не самые большие суммы, которые проводникам приходится терять. Форму, в лучшем случае бесплатно (но подходящий налог возьмут), только пошьют. Материал, фурнитуру, фуражку, пилотку и т.д., будь любезен, купи за свой счёт, а это до 2000 рублей. Если выдают форму, то с её стоимости также берут подходящий налог. Наша первичка доказала администрации неправомерность взыскания налога. По-

смотрим, как она, администрация, поведет себя дальше. Заставляют, если нет на складе (кончилась), покупать даже зимнюю верхнюю форменную одежду. И покупают ведь, иначе премии лишат за «несоблюдение форменной одежды». Бейджи и таблички нам делают в резерве за наши деньги – платим наличными.

Сняли у тебя наружную доску с вагона, разбили или с трещиной стекло в вагоне внутри – плати. Не платят немногие, имеющие смелость заявить об отсутствии своей вины в данном ущербе. Украли в рейсе спальную или постельную принадлежность, посуду – плати как за новое, без учёта амортизационного износа. И т.д. и т.п.

Вот так и получается: проводники платят, оплачивают, выплачивают ... наличными.

**С. Бородулин, председатель  
первичной РПЛБЖ Пермской ДОП.**

### Страна Эмпээссия

#### **С НОГ НА ГОЛОВУ**

В истории нашей страны уже были «стахановское движение», «пяtilетка за три года» и т. д. На Московской железной дороге нашлись товарищи, которые, руководствуясь принципом «Все новое – это хорошо забытое старое», решили возродить подзабытые традиции. «Чтобы переломить ситуацию с безопасностью движения, коллектив локомотивного депо Москва-Сортировочная на рабочем собрании 4 октября 2005 года принял единодушное решение каждому взять на себя обязательство работать под девизом «Безопасность движения – гарантирую» с соответствующим индивидуальным письменным заявлением следующего содержания: *«Понимая мою персональную ответственность за обеспечение безопасности движения, принимаю на себя обязательство работать под девизом «Безопасность движения – гарантирую!» Прошу данное заявление считать неотъемлемой частью моих трудовых обязательств перед депо, Московской дорогой и государством».* И призвали всех работников Московской железной дороги, чья деятельность непосредственно связана с обеспечением безопасности движения, поддержать это начинание.

Предложение, откровенно говоря, не плохое. Однако у нас и его кое-кто сумел испохабить, перевернуть все с ног на голову. Так, в локомотивном депо Узловая работников **просто заставляли добровольно-принудительно** брать на себя обязательство трудиться под девизом «Безопасность движения – гарантирую!» В случае отказа, например, членам локомотивных бригад грозили переводом на работу при депо и т. д. Но ведь это же, господа руководители, **добровольное решение** каждого работника! К тому же не все могли гарантировать безопасность, трудясь на неисправных дизель-поездах.

Многие железнодорожники задавались вопросом: «Писать заявление или не писать? Гарантировать безопасность или нет?» Ребята! Никакого юридического веса бумажка с вышеприведенным текстом не имеет. Брать на себя подобное обязательство или нет – это ваше личное желание, для собственного спокойствия можете и написать. Однако и отказ никаких последствий не имеет.

С. Бурцев.

**Во Франции началась общенациональная забастовка**

Франция бастует. Во вторник к всеобщей забастовке призвали все главные профсоюзы страны. Инициаторы стачки обещают не ограничиваться однодневной акцией протеста, а продолжать давление на правительство и дальше.

Главная причина забастовки – недовольство французов высокой безработицей и социальной политикой правительства. Профсоюзы протестуют и против попыток реформировать рынок труда за счет снижения социальных гарантий. Все эти проблемы в сегодняшней Франции ощущаются все сильнее – недаром забастовку 4 октября поддерживают, по опросам, три четверти французов.

Забастовка парализовала транспорт.

Забастовка парализовала городской общественный транспорт, железные дороги и авиасообщение. Сильнее всего это ощущается во французской столице, чуть в меньшей степени – в 70 других городах страны, среди которых Лион, Марсель, Лилль и Бордо.

На призыв, брошенный профсоюзами, откликнулась треть служащих государственной железнодорожной компании SNCF. Скоростные поезда TGV, связывающие крупнейшие города страны и зарубежные столицы, функционируют на 60 процентов. Обычные междугородные поезда курсируют с более заметными перебоями: действуют только две пятых всех составов. В Париже и его окрестностях "на ходу" только один поезд из трех. У вокзальных касс в столице и других городах выстроились огромные очереди: бастуют не только машинисты, но и персонал вокзалов.

В затруднительном положении оказались и те, кто запланировал на вторник авиаперелеты из парижских аэропортов. Хотя участие в забастовке авиадиспетчеров и пилотов компании AirFrance оказалось несколько ниже, чем надеялись профсоюзные активисты, средняя задержка вылета в аэропорту Орли составляла два часа, а в аэропорту Руасси имени Шарля де Голля - полчаса. Однако при этом 4 октября 175 рейсов в Орли, и, по меньшей мере, 212 в Руасси были отменены из-за забастовки. В других городах перебои в авиасообщении ощущаются не так сильно: в Тулузе, например, были отменены 7 перелетов в Париж. В аэропорту Ниццы были аннулированы 13 рейсов.

Парижане берут "отгулы".

В целом, многие французы, привычные к общенациональным забастовкам, решили перенести на другой день запланированные на 4 октября поездки. Многие парижане во вторник предпочли взять "отгул" и не ехать на работу, предвидя проблемы с общественным транспортом.

Акции протеста затронули также и другие бюджетные отрасли: в них приняли участие 15 процентов сотрудников почты, почти пятая часть персонала парижских больниц, 23 процента служащих национальной энергетической компании *Électricité de France*, от 40 до 60 процентов работников Банка Франции. Часть электростанций снизила выработку энергии, но перебои в электроснабжении не затронут рядовых граждан. Любопытная деталь: из-за забастовки во вторник так и не открылся для посетителей Версальский дворец.

Профсоюзы настроены решительно.

Кроме этого, профсоюзы обещают вывести на улицы больше миллиона человек. В десятках французских городов уже проходят манифестации. Только в первой половине дня, по информации организаторов; в Марселе в демонстрациях приняли участие около 100 тысяч человек, в Тулузе до 30 тысяч, в Лионе – до 15 тысяч, Авиньоне – до 10 тысяч человек. Правда, как обычно, данные полиции расходятся с оценками профсоюзов и выглядят значительно скромнее.

Сегодняшние акции протеста станут первой серьезной проверкой на прочность для французского премьер-министра Доминика де Вильпена. Он был утвержден на своем посту 4 месяца назад, и в начале правления пользовался довольно высокой популярностью. Однако его последние инициативы вызвали сопротивление профсоюзов и при этом пока не принесли заметных экономических результатов.

В частности, забастовщики требуют отмены недавно введенного нового типа контракта на работу, который позволяет малым предприятиям с легкостью увольнять работника, "разморозки" переговоров между государством, работодателями и профсоюзами об индексации и повышении заработной платы, а также введения премий для транспортных служащих.

В знамя профсоюзной борьбы превратились конфликт с государством по поводу приватизации морской транспортной компании SNCF и возможного закрытия мощностей американской корпорации Hewlett-Packard.

Профсоюзы настроены решительно: в отличие от предыдущих забастовок, активисты обещают на этот раз не ограничиваться однодневной акцией протеста, а продолжать давление на правительство и дальше.

04.10.2005

**Дмитрий Глуховский**

**Полмиллиона долларов на железной дороге  
находят в год члены правления ОАО РЖД**

Вчера ОАО "Российские железные дороги" (РЖД) опубликовало отчет эмитента за второй квартал этого года. В нём впервые указан размер вознаграждения членов правления компании – в 2004 году ОАО РЖД заплатило им 354 млн. руб., то есть в среднем около 14 млн. руб. на каждого топ-менеджера. Члены правления РАО «ЕЭС России», также подконтрольного государству, получают на 35% меньше, ОАО «Газпром» - на 15,8% больше. Причём неофициально в ОАО РЖД утверждают, что реальные доходы членов правления значительно меньше, чем указано в квартальном отчете.

Согласно опубликованному вчера документу, в 2004 году члены совета директоров ОАО РЖД не заработали в компании ни копейки, зато зарплата членов правления из 25 человек (все вице-президенты и ряд руководителей департаментов) составила в целом 354 млн. руб., то есть в среднем около 14 млн. руб. на человека в год (1,18 млн. руб. в месяц).

По данным счётной палаты РФ, среднемесячная зарплата работников ОАО РЖД, занятых на перевозках, составила, по данным за девять месяцев 2004 года, 10,49 тыс. руб., работников аппарата компании – 50,93 тыс. руб.

Как рассказали «Ъ» в ОАО РЖД, зарплата членов правления устанавливается президентом компании (его зарплату утверждает совет директоров) и указывается в контрактах. При этом кроме собственной заработной платы члены правления получают ряд премий и компенсаций, зависящих от экономических показателей работы ОАО РЖД. В компании говорят, что цифра 345 млн. руб. «наверняка включает в себя и премии, и компенсации» (в отчёте говорится, что они равны нулю). Величину вознаграждения членам правления в 2005 году в ОАО РЖД пока не раскрывают.

Отметим, что годовые доходы члена правления в размере 14 млн. руб. не являются беспрецедентными для российского бизнеса. Например, ОАО «Газпром» в 2004 году выплатило своему правлению 295,914 млн. руб. (16,4 млн. руб. на человека), крупнейший банк России Сбербанк – 223,2 млн. руб. (11,16 млн. руб. на человека), РАО «ЕЭС России» - 155,73 млн. руб. (9,16 млн. руб. на человека). В частных компаниях сопоставимых с РЖД, «Газпром», и РАО ЕЭС по объёму продаж, вознаграждения членов правления ещё выше. Например, НК ЛУКОЙЛ в 2004 году выплатила членам правления в целом 470,82 млн. руб. (из них зарплата составила более 291,9 млн. руб., премии – 163,13 млн. руб., прочие выплаты – 15,77 млн. руб.) – в среднем 24,78 млн. руб. на человека.

Источник, близкий к правлению ОАО РЖД, уверяет, что реальная зарплата членов правления гораздо ниже. «Никто никогда не получал полмиллиона долларов в год, - удивляется собеседник «Ъ». – Скорее всего, в эту сумму включены выплаты сотрудникам аппарата правления или какие-либо другие затраты на обеспечение его работы».

Рената Ямбаева

### Чистая прибыль ОАО РЖД снизилась в 3,6 раза

Вчера правление ОАО РЖД рассмотрело итоги работы компании в первом полугодии. Её выручка составила 356,17 млрд. руб. (на 10,2 больше, чем в январе – июне 2004 года), из них от грузовых перевозок – 282,5 млрд. руб. (на 7,12% больше, чем в прошлом году), от пассажирских – 40,35 млрд. руб. (на 32% больше, чем в 2004 году). При этом прибыль от грузовых перевозок упала на 19,1% - до 47,16 млрд. руб., зато убытки от пассажирских перевозок компании удалось сократить на 5,4% - до 25,38 млрд. руб. В целом прибыль ОАО РЖД от продаж снизилась в январе – июне по сравнению с тем же периодом прошлого года на 29,18%, до 25,89 млрд. руб., а чистая прибыль – в 3,6 раза, до 3,36 млрд. руб. Снижение прибыли в компании объясняют тем, что рост средней доходной ставки по грузоперевозкам составил в указанный период всего лишь 5% при средней индексации грузовых тарифов на 8,5% («Ъ» рассказывал о проблемах исполнения бюджета ОАО РЖД 1 июля). Тем не менее по результатам заседания правления бюджет ОАО РЖД на второе полугодие не претерпел кардинальных изменений. По оценкам ОАО РЖД, по итогам 2005 года будет получена чистая прибыль в размере более 8,7 млрд. руб. и «бюджет не испытывает проблем с ликвидностью».

### Где выгоднее работать топ-менеджеру

№	Компания	Общий размер вознаграждения (руб)	Число топ-менеджеров	Среднее вознаграждение топ-менеджера (руб)
1	МДМ-банк	337 000 000	10	33 700 000
2	ЛУКОЙЛ	470 821 700	19	24 780 089
3	МТС	214 000 000	10	21 400 000
4	Банк «Русский стандарт»	302 780 000	17	17 810 588
5	«Газпром»	295 914 000	18	16 400 000
6	ОАО РЖД	354 000 000	25	14 160 000
7	Сбербанк	223 200 000	20	11 160 000
8	РАО ЕЭС	155 730 400	17	9 160 612
9	АЛРОСА	205 978 319	25	8 239 133
10	Росбанк	51 660 000	11	4 696 364

«Коммерсант» 24.08.2005

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