



Локомотивосоюз

Выпуск № 8 (100)

Август, 2007 г.

Вот мы и дожили до сотого номера нашей профсоюзной газеты «Локомотивосоюз»! И это вдвойне приятно, так как юбилейный номер выходит в августе, месяце, когда железнодорожники отмечают свой профессиональный праздник. Так что, с праздниками нас!

Пресс-служба сообщает

ДОЖДАЛИСЬ ОТПИСКИ!

22 июня 2007 года РПЛБЖ направил президенту ОАО «Российские железные дороги» В.И.Якунину требования, выдвинутые на Пленуме ЦК РПЛБЖ (опубликованы в «Локомотивосоюзе» №6(98) за июнь 2007). И вот, на наши требования получен ответ из Департамента социального развития ОАО «РЖД».

В ответ на первое требование об установлении минимального размера оплаты труда работникам ОАО «РЖД» на уровне величины прожиточного минимума в городе Москве начальник Департамента А.В.Быков, разъяснив ст. 133 ТК РФ, напомнил, что минимальный размер оплаты труда в РФ составляет 1100 рублей, а с 01.09.2007 он будет увеличен до 2300 рублей: *«В ОАО «РЖД» минимальный размер оплаты труда с 01.04.2007 составляет 3500 рублей и, следовательно, соответствует законодательству. Кроме того, в принятой в Компании системе оплаты труда в целях регулирования заработной платы с учетом особенностей региональных рынков труда может устанавливаться региональная надбавка к заработной плате»*. Спасибо, конечно, что просветили о минимальном размере оплаты труда в РФ, но мы же не об этом речь вели!

Второе требование РПЛБЖ – «установить доплату к тарифным ставкам работникам локомотивных бригад ОАО «РЖД» за работу с вредными условиями труда, установленными результатами проведенной аттестации рабочих мест». В ответ на это нам сообщают, что *«действующий в настоящее время порядок, а также порядок, действовавший ранее, не предусматривает повышенной оплаты труда для локомотивных бригад за тяжелые и вредные условия труда. За условия труда этим работникам предоставляется ежегодный дополнительный оплачиваемый отпуск, а также устанавливается трудовая пенсия на льготных условиях»*.

Ответил А.В.Быков, что *«включение выплачиваемого ранее вознаграждения за выслугу лет в тарифные ставки (должностные оклады), предусмотренные «Положением о корпоративной системе оплаты труда работников филиалов и структурных подразделений ОАО «РЖД», является одним из основных принципов реформирования системы оплаты труда (выделено нами - прим.), поскольку настоящая выплата утратила свое мотивирующее значение и не соответствовала стратегическим задачам компании»*. Вот так!... РПЛБЖ беспокоится о сохранении квалифицированных кадров (ведь ни для кого не секрет, что в последнее время наметился отток с подразделений компании именно квалифицированных работников). Поэтому и выдвинуто требование установить работникам ОАО «РЖД» вознаграждение за выслугу лет в зависимости от непрерывного стажа работы на железнодорожном транспорте, чтобы хоть как-то заинтересовать людей. Но руководство ОАО «РЖД», видимо, не столько профессионализм работников волнует, сколько соответствие системы оплаты труда стратегическим задачам Компании.

Вот и на требование РПЛБЖ считать время отдыха в пунктах оборота рабочим с оплатой согласно трудовому законодательству последовал ответ: *«Время отдыха локомотивных бригад в пунктах оборота сверх установленных норм в ранее действовавшей системе оплаты труда компенсировалось выплатой 2/3 тарифной ставки. В новой системе оплаты труда эти выплаты включены в тарифные ставки, что обеспечило дополнительный рост заработной платы локомотивных бригад»*.

(Окончание на стр. 2)

ДОЖДАЛИСЬ ОТПИСКИ!

(Продолжение. Начало на стр. 1)

Да если бы действительно обеспечило, разве РПЛБЖ стал бы поднимать этот вопрос?! Так же, как и вопрос о проведении, в соответствии с распоряжением ОАО «РЖД» от 21 февраля 2007 года №286р, с 1 апреля 2007 года индексации заработной платы работников ОАО «РЖД» на 3,9%. Тем более об этой индексации руководство компании само объявило. Но... «Одновременно с введением с 1 апреля т. г. новой системы оплаты труда, значительно отличающейся от ранее действовавшей (кто бы спорил! На себе, точнее на собственном кошельке, простые железнодорожники ощутили, как она и на сколько отличается от прежней! – прим.), – сообщил начальник Департамента А.В.Быков, – была объявлена упреждающая индексация на 3,9% и установлен минимальный размер оплаты труда 3500 руб. (ранее действовал - 2010 руб.). Индексация обеспечена необходимым фондом заработной платы и гарантирована ростом заработной платы каждого работника не менее чем на 3,9%. (Фактический ИПЦ за 1-ый квартал 2007 года составил 3,4%)». В общем, помахали перед железнодорожниками прыжком...

Мнение руководства компании о введении в ОАО «РЖД» должности проводника хвостового вагона дизель-и электропоезда нам обещано сообщить дополнительно, так как этот вопрос «*требует тщательной проработки*».

Короче, на все требования РПЛБЖ к ОАО «РЖД» руководитель Департамента снизошел до форменных отписок. Впрочем, на большее мы и не надеялись, несмотря на то, что теплилась надежда получить хотя бы более полные ответы по существу выдвинутых требований.

Страна Эмпэссия

БЫТЬ МОЖНО ДЕЛЬНЫМ ЧЕЛОВЕКОМ...

Не знаю, лучше ли стало жить, но то, что веселей, это точно. В мае этого года в локомотивном депо Орел начала действовать первичная профсоюзная организация РПЛБЖ. А в июле в адрес председателя РПЛБЖ пришло письмо за подписью председателя профкома РОСПРОФЖЕЛ локомотивного депо Орел И.Д.Мезенцева, который в первых строках своего письма сообщает: «*Профсоюзный комитет локомотивного депо Орел ставит Вас в известность, что при создании профгруппы РПЛБЖ в локомотивном депо Орел Вами нарушен п. 3.10.1 Устава РОСПРОФЖЕЛ...*».

Вот те раз! Это что же получается: со своим уставом в наш монастырь не суйтесь? Но с каких это пор РПЛБЖ должен действовать согласно Уставу РОСПРОФЖЕЛ?! Это, прямо говоря, напоминает недавнюю ситуацию, когда на отказ Президента России эстрадировать российского гражданина, так как Конституция страны не позволяет, прозвучал ответ одного заграничного умника: «*Поменяйте Конституцию!*». Нет, господин Мезенцев, РПЛБЖ действовал и будет действовать в соответствии **со своим Уставом!**

Ладно, что там было нарушено? Оказывается, «*в профком локомотивного депо Орел не поступило и не зарегистрировано ни одного личного заявления*» от членов ППО РОСПРОФЖЕЛ о выходе из профсоюза. А

предъявленные Г.И.Филатовым (член Исполнительного Комитета РПЛБЖ – прим.) заявления И.Д.Мезенцев считает недействительными, так как «*они написаны не собственноручно и возможно под любыми видами предлогов и обещаний*». Во-первых, с каких это пор отпечатанные **на компьютере**, но **собственноручно** заверенные гражданином заявления, считаются недействительными?! Каким законодательным актом это установлено? Во-вторых, РПЛБЖ хоть предлагает и обещает, а РОСПРОФЖЕЛ свои ряды известно как пополняет, в основном, вынуждая работников добровольно-принудительно писать заявления о вступлении.

«*Так же, – пишет И.Д.Мезенцев, – согласно Вашего уведомления ТЧ-27 В.И.Максименко №43-ИК от 31.05.07., профгруппа создана 11 мая 2007года, а заявления членов профсоюза датированы 09.07.2007*». Ну, это даже комментировать не хочется!

Завершается послание прошением «*считать создание профгруппы РПЛБЖ в локомотивном депо Орел не состоявшейся. В противном случае последует обращение в судебные инстанции*». Именно так, в судебные инстанции.

Флаг вам в руки! Точнее, авторучка для написания исков «в судебные инстанции». Мы не против. Мы посмеялись, пусть и другие развлекутся, изучая подобные литературные па.

О.Ревзина

Наблюдатель**ИТАЛЬЯНСКАЯ ЭЛЕКТРИЧКА РВЕТСЯ К НАМ**

В конце мая – начале июня на Ярославском направлении электрички две недели ходили с огромными задержками. Люди возмущались, но толком ничего не было известно. Наши СМИ, самые правдивые и объективные, будто воды в рот набрали. А дело было серьезное и касалось большинства людей. Случилась трагедия 17 мая. Из-за отсутствия проводника хвостового вагона погиб человек, зажатый дверьми электрички. Это была уже пятая смерть по той же причине.

Терпение железнодорожников иссякло, и локомотивные бригады электродепо Пушкино начали необычную акцию протеста. Все электропоезда отправляли с платформ только после того, как помощник машиниста обходил вагоны и убеждался, что двери закрылись, и никого не придавило. Пассажиры были в ярости, руководство РЖД – в легком шоке. Акция была лишь исполнением должностной инструкции по безопасности. Убытки от задержки 160 поездов подвигли железнодорожных начальников на переговоры и пробудили в них тягу к выполнению необходимых требований. Активисты по-настоящему независимого Российского профсоюза локомотивных бригад железнодорожников (РПЛБЖ) начали переговоры в рамках трудового спора. Казалось, интересы безопасности пассажиров, наконец, начали обсуждать. Однако радоваться было рано.

Пока медленно и неспешно шли переговоры, произошло вроде бы незначительное и обычное в наше время событие. Компания “Трансмашхолдинг”, созданная государством, приступила к ликвидации входящего в нее НПО “Транспортное машиностроение”. На этой неделе оно может быть ликвидировано, и 90 инженеров-конструкторов окажутся на улице. Это последнее КБ, специализировавшееся на создании проектов электропоездов, дизель-поездов и пассажирских вагонов. Больше в России проектировать электрички будет некому. Уровень квалификации заводских КБ намного ниже: они с трудом могут обеспечить инженерное сопровождение производства, а о том, чтобы что-то создать самим, и речи быть не может. Несложно понять, что после ликвидации КБ оставшиеся в России 17 профильных предприятий погибнут через несколько лет.

Поначалу буржуины из “Трансмашхолдинга” пытались соблюдать хоть какие-то правила. КБ собирались закрыть “за ненадобностью”, уволив людей по сокращению штатов. Но тогда надо будет платить выходное пособие по 50000 рублей на человека. И из господ буржуинов “попёрла” их известная сущность. Они начали закручивать гайки, создавать невыносимые условия на работе, чтобы люди увольнялись сами по “собственному желанию”, стали вывозить компьютеры и прочую оргтехнику. Большинство не выдержало прессинга и подписало заявления на увольнение. Люди смирились и начали искать другую работу. Но тут стало известно, что увольнения начались и на всех 17 заводах “Трансмашхолдинга”. Увольняют, правда, пока только рабочих, и на Мытищинском машиностроительном заводе, выпускающем метровагоны, и на Демидовском машиностроительном заводе (280 человек), который сейчас является основным производителем пассажирских электросекций в России. Хотя еще в начале июля на заводах жаловались, что работы много и людей не хватает.

Судя по всему, программа замены парка электропоездов в России будет сорвана. Причина станет понятной, если узнаем, что делает “Трансмашхолдинг”. Видимо, его руководство решило, что пора “валить” из “этой страны” и надо распродать российские заводы, пожалованные “резидентом и травительством” (это не опечатка). Нашим бездонным рынком электропоездов заинтересовалась итальянская фирма “Ансальдо Бреда”. Не для них ли зачищают пространство господ из “Трансмашхолдинга”? Итальянцы внимательно следят за тем, как уничтожается их главное препятствие на пути к захвату российского рынка. Они несколько раз приезжали вместе с хозяевами холдинга в КБ, о чём-то говорили с ними и ухмылялись. Всё идёт по плану?

Ну а как же наша безопасность – пассажиров? Это никого не волнует, кроме “смутьянов-коммуняк” да активистов РПЛБЖ. Трагедия 17 мая была запрограммирована. Все сроки эксплуатации вагонов Рижского вагоностроительного завода давно вышли. Системы безопасности в них не работают. Одним капитальным ремонтом не обойтись. Нужно строить вагоны нового поколения – как раз такие и разработало разгромленное КБ. В них закрывающиеся двери задавить пассажира не смогут. А пока варианты такие: это восстановление должности проводника хвостового вагона, сокращение нагрузки на локомотивные бригады (в ЕС, кстати, идут по этому пути) и модернизация старых вагонов во время ремонта – для этого КБ как раз и разработало дешёвый проект. Но внедрять его уже некому.

Как бы плохо ни было конструкторам, они, рано или поздно, пусть и с потерями в зарплате, но как-нибудь устроятся. На самом деле стране и нам всем они нужны больше, чем КБ нужно им. Ну а власть, раздавшую в грязные частные руки государственные заводы, наши трудности не интересуют. Ответ у них один: “Давили и будем давить дальше!” Будут давить, пока мы их не остановим.

П.Лыткин

По просьбам читателей

«НЕУСЫПНЫЕ ЗАБОТЫ»

Такое случается не часто! Шесть человек, причем двое из них не являются членами нашего профсоюза, а четверо живут далеко за пределами столицы, попросили по возможности перепечатать в «Локомотивосоюзе» статью, опубликованную в №18 за 2007 год газеты «Дуэль». И даже копии этой статьи, а также газету прислали. Несмотря на то, что редакция «Локомотивосоюза» и руководство РПЛБЖ не со всем ее содержанием согласны (!), но, как говорилось в не столь давние времена, по многочисленным просьбам читателей предлагаем перепечатку статьи «Неусыпные заботы» из №18 газеты «Дуэль».

«Смотрел по телевизору репортаж из Иерусалима, где в храме Гроба Господня к вящей радости многотысячной толпы верующих сошел Благодатный огонь. Говорят, это чудо является в течение двух тысячелетий единственный раз в году - в канун Пасхи.

Частицу Благодатного огня специальным самолетом привезли в Москву. Кто привез? Как сообщили СМИ, его доставила делегация во главе с ближайшим другом В.Путина президентом ОАО «РЖД» В.Якуниным, которого называют одним из теневых «преемников». Но он, кроме прочего, еще и председатель попечительского совета Фонда Святого Всехвального апостола Андрея Первозванного и в этом качестве возил с собой в Израиль небывало огромную делегацию - около 90 человек.

Зачем такая орава, если Благодатный огонь вмещается в небольшой лампадке? Какое, например, отношение к этому богоугодному делу имеют вице-премьер А.Жуков, зам.председателя Совета Федерации А.Торшин, заправилы «Единой России», которых помянули информационные агентства? Ведь церковь у нас вроде бы отделена от государства. Зачем такая орда госчиновников? За чей счет она летала?

А вот на экране и сам «огненоситель» Якунин. Вещает что-то глубокомысленное.

Прислушиваюсь:

- Думаю, просто наступил такой момент, когда мы, общество, наконец, в полной мере осознали неразрывность

исторической связи между прошлым и настоящим. А прошлое православие и настоящее православие - это неразрывные вещи.

Потрясающее наблюдение. Прямо Цицерон с языка слетел. «Прошлое православие и настоящее» - это, безусловно, вклад в сокровищницу богословской мысли. А мы-то, думали, что учение Христа едино на все времена. Да и что взять с Якунина, для которого эта миссия, скорее всего, выгодное вложение политического капитала?

Только вот до сих пор не выходит из головы, как 7 октября 2005 года, в день рождения В.Путина, он благословил захват «Гудка» командой рейдеров, которой верховодил небезызвестный шеф фирмы «Вашь финансовый попечитель» Василий Бойко. Да, да, тот самый Бойко, который 15 февраля с. г. по постановлению Генпрокуратуры РФ был арестован по обвинению в особо крупных махинациях с земельными участками в Рузском районе Подмоскovie. Какая связь между Якуниным и этим полууголовником?

Тот ворвался в редакцию с «кодлой» молодчиков из 50 человек, фактически угрозами согнал коллектив в зал заседаний редколлегии и представил «нового и.о. главного редактора» - В.Змеющенко, занимавшего должность зам. директора Департамента общественных связей РЖД.

А где же, спросите, находился в это время главный редактор Игорь Янин? Его

выманили в Росимущество под предлогом утверждения его в роли генерального директора ФГУП «Гудок» и тут же... вручили приказ о его немедленном увольнении с утвержденного поста. И предупредили, чтобы не вздумал возвращаться в редакцию. В тот же день, точнее часов в 20, налетчики устроили в его кабинете обыск, вскрыв его личный сейф со всеми документами...

Глава РЖД прибыл в редакцию 10 октября на «общее собрание» - впервые после своего назначения в июне. Заместитель главного редактора «Гудка» Тамара Андреева зачитала ему заявление редколлегии против «бандитского захвата» газеты и... через несколько часов была уволена по жесткому требованию «главного железнодорожника». Не смей критиковать начальство!

Кстати, уже на второй день новоиспеченный и. о. главреда Змеющенко снял из номера статью на православную тему. Подготовившему ее редактору отдела науки и образования Михаилу Дмитруку дали понять: пропагандировать христианские святыни и ценности будете где-нибудь в другом месте. Вскоре тот уволился.

Вот как поступил «божий человек Якунин» с патриотическим «Гудком». По требованию главы РЖД были уволены и члены редколлегии, которые подписали заявление против «бандитского захвата» газеты. Началась чистка, полетели и головы. Коллектив газетчиков обновился на 98%.

«НЕУСЫПНЫЕ ЗАБОТЫ»

Сегодня для нас очевиден истинный смысл захвата газеты: почти всех пишущих журналистов (кроме 3-4 спецкоров) согнали в два наскоро устроенных на втором этаже зала, а освободившиеся кабинеты на верхних этажах сдали в аренду. Какие за это «бабки» получают высшие чиновники РЖД, Змеющенко и Ко, остается только догадываться.

Что касается содержания и качества материалов нынешнего «Гудка» - специалисты просто плюются. Ошибки, ляпы, глупости, вранье. Ведь Змеющенко выгнал из редакции всех профессионалов и привел друзей, ни бельмеса в «железке» не смыслящих. Газету на дорогах уже называют «бизнесовкой» - из-за обилия рекламно-заказных статей.

В декабре «Гудку» - 90 лет. Он - ровесник Октябрьской революции. Как встречать юбилей после всех репрессий, расправ с «янинской командой» в атмосфере погони за «золотым тельцом» и полного непрофессионализма? Чтобы сделать хорошую мину при

плохой игре, Змеющенко предложил вернуться Тамаре Андреевой, выгнанной на улицу, как я уже написал, по прямому приказу Якунина. Хотели сделать ее сторожем, чтобы не пропускала глупостей, над которыми смеются железнодорожники - от рядового стрелочника до начальника дороги. Но Тамара Сергеевна не пошла. Возвращаться в этот «гадюшник», каким стал «Гудок», она, как высочайший профессионал и человек чести, позволить себе не может.

По нашим источникам, с Нового года Змеющенко поднял себе зарплату до 1 миллиона рублей в месяц. Говорят, Якунин и вся верхушка РЖД получают не меньше... Иначе бы быстро укоротили аппетиты своего сребролюбивого ставленника.

А мы все удивляемся: с какой стати не по дням, а по часам растет стоимость железнодорожных билетов? Если, скажем, пару-тройку лет назад за билет в плацкартном вагоне до Брянска я отдавал менее 70 рублей, то сейчас, в зависимости от сезона, - до 400

руб. А ведь ничего не изменилось. Поезд - тот же, время в пути - те же 6 часов.

Нетрудно догадаться: миллионные оклады якунинской команды - исключительно из кармана пассажиров. РЖД - такой же монополист, как «Газпром» или РАО «ЕЭС». Никакая Федеральная антимонопольная служба или Федеральная служба по тарифам против путинского дружка Якунина и пикнуть не смеет.

И вот еще один пример его «христианской добротели». Недавно, к примеру, от поликлиник РЖД «открепили» всех ветеранов-железнодорожников. Идите лечиться, куда хотите. И этот бесчеловечный шаг журналисты «Гудка» должны обосновать как... проявление неусыпной заботы г-на Якунина.

Говорят, на бессердечие Якунина ветераны пожаловались Путину и Фрадкову, да только бесполезно. Постоят они на Пасху в Храме Христа Спасителя со свечкой в руках - кто подумает, что давно продали душу Мамоне и Сатане?»

Личное мнение

ТВОРЯТ, ЧТО ХОТЯТ!..

Огромная территория и суровые климатические условия в России сделали железнодорожный транспорт естественной монополией – сферой деятельности, где технически невозможно и экономически нецелесообразно создание конкурентной рыночной среды. Это осознавали не только марксисты, но и монархисты типа С.Ю.Витте, к 1911 году поломавшие акционерную структуру сети и создавшие стройную систему казенных железных дорог. Такая структура предполагает жесткое государственное управление хозяйственной деятельностью (а его центральным звеном является прогнозирование и планирование) с жесточайшей карой казнокрадов и дезорганизаторов, что как раз ныне и разрушено.

Анархия российской экономики после августовского переворота 1991 года не могла не привести к бросовым затратам. Десять лет назад ликвидировали:

- на Савеловском направлении – разъезды Власово и Лебзино. Причем не законсервировали, а разобрали пути и сломали платформы, а теперь, как сообщал «Московский железнодорожник», придется все восстанавливать;

- на Курском направлении – зонную пассажирскую станцию Львовская, где также ликвидировали путевое развитие, а теперь потребовались значительные затраты на преодоление последствий непродуманных решений. Подобное стало возможным потому, что после переворота не были нужны крепкие руководители типа министра Матюхина, поддержавшего законные чрезвычайные меры высших руководителей СССР. Нужны были вроде бы недалекие, но себе на уме руководители вроде семейки Паристых, главу которой,

увы, сейчас изображают героем. Но это при ней, при «семейке», были приняты упомянутые решения; в тяжелое положение были поставлены средние специальные учебные заведения отрасли, директора которых долго могли дожидаться руководителя дороги в приемной, а затем видеть его выходящим из кабинета домой, делающего вид, будто его никто не ждет. Не лучше оказалась судьба социальной сферы. Да и жесткое требование приводить контингент в соответствии с объемом перевозок – экономически безграмотно по сути, поскольку не учитывает условно-постоянную составляющую контингента и затрат от объема работ. Понятно, чтобы сказать "Пошли вон!", большого ума не требуется. Но допустить к движению человека, и полгода не работавшего, нельзя! Возникла проблема пересадочного микроузла у метростанции «Рижская», где из-за проблемы с пешеходным мостом между дорогами Московской (Паристый-отец) и Октябрьской (Паристый-сын) стало очень неудобно населению, и отрасль стала отдавать автомобилистам тысячи пассажиров. Пышным цветом расцвел семейный бизнес Паристых, в делишках которых один из сынков был убит. На Кузьминском кладбище, где у входа теперь красуются бюсты корешей и братанов, папаша добился семейного участка близ входа с двумя пустыми мраморными надгробиями, которые можно поднять только краном; центральное место он заселил недавно сам.

Большую пищу для размышлений, сам того не желая, дает еженедельник «Московский железнодорожник» в №26 за 6 июля 2007 года. Вот сейчас началось очередное выделение, а с ним и раздутие штатов управленцев: удвоение численности главных бухгалтеров, инженеров, энергетиков и т.п. Создали дирекцию железнодорожных вокзалов, и опять обещают, что никто ничего не потеряет. Проводникам Октябрьской и Северной железных дорог тоже самое обещалось, но на деле теперь проводникам поездов Архангельск-Москва и Мурманск-Москва, выданным в дочерние предприятия, говорят языком персонажа А.Райкина: "Ну и дураки же вы все". В том же номере, в статье о новой дирекции, фактически признается и ущербность меры: договор обслуживания кондиционера остался в дирекции по обслуживанию пассажиров, а дирекция железнодорожных вокзалов лишь краснеет перед пассажирами.

Или возьмем финансовую сторону компании. Бывшие пассажирские тихоходы объявили скорыми, при этом маршрутную скорость не увеличив, а то и сократив. Скорый поезд Москва-Архангельск ныне идет 21 час при бывших 19, имея несколько стоянок более 20 минут (необходимы для смены локомотива). Почти столько же следует не только 16-й, но и 234-й ("липовый" скорый), который на перегоне обгоняется по параллельному пути электричкой. Фирменным сделали не скорый, а пассажирский, который плетется на 2 часа дольше! Но пассажира-то интересует, прежде всего, скорость, а не модель занавесок в вагоне!

Недоумение возникает и при знакомстве с репортажем «Мож» о поездах Москва-Адлер, где фирменный дорожке на 1,5 тыс. рублей и дольше на 8 часов, чем обыкновенный скорый. В том же номере руководителем туркомпании обращается внимание на очень высокие пассажирские тарифы в России – почти один евро за вагон-километр против 6 евроцентов в Италии. Поскольку доля тарифа составляет 60% от расходов на обслуживание турпоезда, российские туристы не горят желанием ехать на нем.

Когда создавали ОАО РЖД, всем нам обещали прозрачность экономики отрасли. Но из прессы удается узнать лишь об общих величинах балансовой и чистой прибыли и распределении последней. Интересно, конечно, прочесть, что наша отрасль получила 1,1 млрд. рублей дивидендов. Только вот в чей карман они пошли? А ведь 100% акций компании принадлежат государству. Судя по той коммерческой тайне, которую насадили в отрасли, и по тому, что глава ОАО «РЖД» и глава государства являются не просто земляками, но и соседями по садовому товариществу, поговаривают, что значительная часть дивидендов пойдет на семейный бизнес Якуниных, младший из которых уже овладел заказом на реконструкцию питерских объектов сметной стоимостью 400 млн. долларов.

М.Кардасевич,
инженер-экономист путей сообщения.

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: rplbg@mail.magelan.ru Тел./факс: (495) 156-85-45, +7 906 701-90-86
По вопросам распространения нашей газеты обращайтесь по телефонам: Москва: (495)156-85-45, 266-59-51, ж.д., 5-89-96, С.Петербург: (812) 768-45-24, ж.д. 2-45-24, Воронеж: (4732) 79-62-48, Пермь: (3422) 24-28-50, Котлас (81-837) 50-556, Вологда (8172) 77-10-24