

Подведены итоги деятельности предприятий пригородного комплекса за шесть месяцев текущего года

Сетевая школа, которая прошла в Иркутске, была посвящена приёмам работы в новых таможенных условиях

Каковы причины возникновения вандализма, и каким образом можно изжить это явление

Помощник машиниста Леонид Чув выяняет судьбу локомотивных бригад, попавших перед началом войны в Брест

7 июля 2011 года	WWW.GUDOK.RU
четверг	WWW.GUDOK.INFO
№ 116 (24836)	E-MAIL:GUDOK@CSS-RZD.RU



Ежедневная	Выходит	Тираж
транспортная	с 23 декабря	149539
газета	1917 года	экземпляров

ОТ РЕДАКЦИИ

Сколько вешать в граммах?
Депутаты Госдумы приняли во втором чтении поправки в Закон «Об энергосбережении и о повышении энергоэффективности», продлевающие сроки установки индивидуальных счётчиков для учёта воды, тепла и электричества до 1 июля 2012 года, а газа – до 2015 года. Сейчас этот документ требует, чтобы всеобщая установка приборов учёта, как индивидуальных, так и общедомовых, была завершена до конца нынешнего года. Но многие специалисты изначально указывали, что установленные сроки кампании по всеобщему переходу на строгий приборный учёт потребляемых ресурсов нереальны.
По экспертным оценкам, сейчас лучше всего обстоит дело с обеспеченностью индивидуальными электросчётчиками, хотя они есть лишь у 80% потребителей. Приборы учёта тепла и воды в разных регионах установили от 10 до 20% пользователей. Немногим лучше картина и с общедомовыми счётчиками. В крупных городах все новостройки сейчас вводят уже оснащёнными такими приборами. А вот в старых домах их установка идёт со скрипом, поскольку зачастую и желания у жильцов нет, да и технические возможности не позволяют. К тому же и цены на такие услуги весьма высоки. В Подмосковье, например, установка газового счётчика обходится в 40 тыс. руб. и выше.
Тем не менее «отвертеться» от предлагаемых новшеств в любом случае ни у кого не получится. Рано или поздно счётчиками придётся обзавестись всем. При этом для тех, кто не захочет самостоятельно выбирать установщика, ресурсоснабжающие организации поставят измерительные приборы в принудительном порядке. А стоимость счётчиков и их установки частями включают в ежемесячные коммунальные платежи.
Правда, в соответствии с Жилищным кодексом принудительная установка счётчиков должна быть согласована с управляющей компанией или ТСЖ. Но сути дела это не меняет. Нет сомнения, что наведение порядка в вопросах приобретения коммунальных услуг необходимо. Ведь они не падают с неба, а покупаются у производителей, а значит, как и любые другие продукты, должны измеряться. К сожалению, по удельным затратам ресурсов на одного жителя наша страна намного опережает даже сходные по климату государства. Поэтому естественные резервы экономии нужно использовать в первую очередь. Экономия получается и для жильцов, и для страны в целом.

ЦИФРА ДНЯ

44,7 млрд
руб. Таков объём инвестиций в обновление моторвагонного парка на сети ОАО «РЖД» за последние пять лет. Из них в 2011 году будет направлено 10,67 млрд.

БЛИЦ

Комфортные новации

Демиховский завод начал выпуск электричек с улучшенными потребительскими свойствами



Олег Павлов, генеральный директор ОАО «ДМЗ»

Демиховский машиностроительный завод приступил к выпуску новой модификации электропоезда постоянного тока ЭД4М с конструктивными изменениями, повышающими комфорт и безопасность пассажиров.

– Олег Анатольевич, в чём заключается модернизация электропоезда?

– Конструкторы серьёзно изменили салоны вагонов, применили новые межвагонные переходы, системы освещения, видеонаблюдения и диагностики. Интерьер электропоезда выполнен в едином стиле, с учётом последних тенденций в промышленном дизайне и с применением современных отделочных материалов. Конструкторам удалось увеличить долговечность интерьера салона и упростить уход за ним, повысить его комфортабельность и безопасность.

По требованию ОАО «РЖД» теперь все новые электропоезда в обязательном порядке оснащаются системой кондиционирования воздуха с раздельным управлением отоплением и охлаждением. Это позволяет в автоматическом режиме поддерживать заданную температуру в салонах вагонов.

– Почему всё это не было внедрено раньше?

– Такие новации требуют много времени на разработку, испытания и внедрение. К примеру, оснащение кондиционерами было успешно опробовано на двух опытных электропоездах в 2009 году. Или вот беззазорное сцепное устройство. Оно значительно повышает удобство перехода пассажиров из вагона в вагон, улучшает герметизацию, повышает плавность хода. Вместе с тем узел ответственный с точки зрения безопасности пассажиров, и ему придаётся особое значение. Спешка здесь лишь вредит.
– Скажутся ли все эти улучшения на стоимости поездов?

– Не думаю. Цена билета зависит от иных факторов, а не от технической оснащённости.

БЕСЕДОВАЛ
Владислав Кукреш

ПЕРЕВОЗКИ

Сложение параметров

Плата за багаж будет зависеть не только от расстояния, но и от веса



ФОТО: СЕРГЕЙ ГОДИН

ФСТ подготовила проект приказа, кардинально меняющего систему расчётов за повагонные отправки багажа и грузобагажа. В Ассоциации перевозчиков считают, что служба не очень удачно попыталась перенести на пассажирский Прейскурант 10-02-16 принципы грузового Прейскуранта 10-01.

Проект приказа ФСТ меняет четвёртую главу Прейскуранта 10-02-16 таким образом, что за повагонные отправки грузобагажных вагонов компаниям придётся платить Федеральной пассажирской компании не фиксированную ставку за километр, а рассчитанную ещё и на основе веса груза.

«Теперь ставка будет более корректно учитывать расходы инфраструктуры и багажных отделений на станциях. Нагрузка на них прямо зависит от веса вагона, – говорит начальник отдела экономики и условий перевозок департамента пассажирских сообщений ОАО «РЖД» Владимир Обломов. – На рынке перевозок это вряд ли существенным образом скажется, потому

Вес груза при перевозке в багажных вагонах теперь учтут отдельно

что разница в тарифах между 8 и 30 тоннами багажа составляет около 10%».

Как пояснили «Гудку» в ФПК, при среднем расстоянии перевозок 3,1 тыс. км и средней загрузке вагона 18 тонн в скором поезде тариф возрастёт всего на 5%, в пассажирском – на 8% и в почтово-багажном – на 9%. Правда, расстояние будет играть существенную роль. На коротких маршрутах (до 2 тыс. км) придётся платить больше на 13–18%. При отправлениях на 6 тыс. км тариф почти не изменится. А при перевозке, например, по маршруту Москва – Владивосток произойдёт уменьшение на 7%. «Мы ожидали большего роста тарифов, а сейчас увеличение сравнимо просто с годовой индексацией», – говорят в ФПК.

В ФСТ комментировать проект приказа вчера не стали.

Президент Ассоциации железнодорожных перевозчиков багажа и грузобагажа «Союз транспортных компаний» Максим Степанов полагает, что служба решила распространить принципы Прейскуранта 10-01 на грузобагажные перевозки совершенно необоснованно.

«При обычных перевозках вес груза значительно превышает массу вагона, а грузобагажный вагон весит больше, чем туда можно поместить багажа. Поэтому фактически локомотив здесь тянет тару, а не груз, – говорит Максим Степанов. – Кроме того, грузобагажный вагон, по сути, является пассажирским, обрессоренным, он наносит меньший урон инфраструктуре. Поэтому принципы расчёта тарифа должны отличаться от тех, что применяются при грузовых перевозках».

Однако наиболее важной проблемой Максим Степанов называет изменение веса груза в процессе движения, ведь по ходу на станциях выгружают и снова загружают багаж и корреспонденцию. Как всё это проконтролировать, неизвестно. «А штраф при несоответствии веса заявленному составляет десятикратный размер тарифа, – замечает Максим Степанов. – Если не решить этот вопрос, весь сегмент перевозок окажется вне правового поля, и частные компании будут постоянно ходить под угрозой штрафных санкций».

СЕРГЕЙ ПЛЕТНЁВ

Соглашение

Солидарная ответственность

Башкирия компенсирует ОАО «РЖД» неполученные доходы

ОАО «РЖД» и власти Башкирии договорились о совместном развитии железнодорожной инфраструктуры, компенсации выпадающих доходов за пригородные перевозки и модернизации поездов.

Трёхлетнее соглашение, подписанное вчера президентом ОАО «РЖД» Владимиром Якуниным и президентом Башкирии Рустэмом Хамитовым, предусматривает реконструкцию и модернизацию на паверитетной основе вокзалов и прилегающих территорий. В частности, в Уфе, Белорецке, Салавате, Стерлитамаке, Туймазы и рабочем посёлке Аксаково планируется создать транспортно-пересадочные узлы, а также вокзалы и остановочные пункты.

В соответствии с соглашением начиная с 2011 года из бюджета Башкирии при федеральном софинансировании будут компенсироваться вы-



ФОТО: СЕРГЕЙ ГОДИН

Рустэм Хамитов и Владимир Якунин договорились о сотрудничестве

падающие доходы пригородных пассажирских компаний перевозчиков, связанные с государственным регулированием тарифов, а также с предоставлением льгот студентам и школьникам.

ОАО «РЖД», в свою очередь, обязалось всемерно содей-

ствовать снижению убыточности пригородных перевозок в республике, повышению эффективности работы компаний и качественному предоставлению услуг пассажирам.

Соглашение также предусматривает совместную работу РЖД и властей Башкирии

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Позитивный ход

Президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин доложил в ходе рабочей встречи премьер-министру Владимиру Путину об итогах работы компании в первом полугодии 2011 года. По словам Владимира Якунина, докризисного уровня объёмы перевозок могут достигнуть к 2013 году.
В свою очередь Владимир Путин сообщил, что им подписано постановление правительства, продлевающее на 2012 год порядок предоставления льгот при перевозке студентов и школьников в пригородных поездах. Для погашения выпадающих доходов регионам будут выделены необходимые ресурсы.
Также глава РЖД и председатель правительства обсудили вопросы развития скоростного движения. К 2018 году полигон скоростного и высокоскоростного движения увеличится на две с лишним тысячи километров.

Столица стала больше

Мосгордума утвердила соглашение между городом и областью об изменении административных границ. В соответствии с документом, подписанным 30 июня мэром Москвы Сергеем Собяниным и губернатором Подмосковья Борисом Громовым, территория столицы увеличится на 395 гектаров: Москве будет передано 723 гектара, а области – 328 гектаров. Городу, в частности, отойдут Люберецкие поля аэрации, занимающие более 578 гектаров. Их используют для строительства жилья.

Главком предупреждает

Страны НАТО и ряд азиатских государств угрожают экономическим интересам России в Арктике. Главком ВМФ адмирал Владимир Высоцкий заявил, что в Арктике активизировалась деятельность Китая, Японии, Кореи, Малайзии, Таиланда и стран – участниц Североатлантического альянса, которые могут негативно влиять на состояние экономических интересов России. «Действия этих государств носят системный, коалиционный характер», – подчеркнул Владимир Высоцкий. Ранее генеральный секретарь НАТО Андерс Фог Расмуссен заявил на пресс-конференции в Санкт-Петербурге, что освоение Арктики в планы альянса не входит.

ПО СООБЩЕНИЯМ
КОРРЕСПОНДЕНТОВ «Гудка»
И ИНФОРМАЦИОННЫХ АГЕНТСТВ

по техническому перевооружению, модернизации и внедрению новых средств контроля на переездах, а также ремонт и содержание автомобильных подходов к ним.

«Для нас всегда имеет большое значение поддержка со стороны региональных властей. Мы всегда стремимся к тому, чтобы и программа реформирования, и деятельность компании были прозрачными и понятными на муниципальном и региональном уровнях», – отметил Владимир Якунин.

«Наша республика во многом зависит от устойчивой работы «Российских железных дорог», – отметил Рустэм Хамитов. По его словам, Башкирия является крупнейшим грузоотправителем в Поволжском регионе по таким грузам, как нефть и продукты нефтепереработки, строительные материалы, лес.

ДЕНИС ВИКСНЕ

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Кабинет открыт 24 часа

Клиенты НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ» смо-гут отслеживать состояние своего счёта в РЕЖИМЕ РЕАЛЬНОГО ВРЕМЕНИ. Для этого им нужно будет зайти в раздел «Личный кабинет» на сайте фонда. При этом логином будет являться номер карты пенсионного страхования, а пароль выда-ётся по запросу в филиале НПФ. Услугу фонд запустил в понедельник. Пока она доступна только клиентам программы обязательного пенсионного страхования, но до конца года доступ к сервису получат и участники других пенсионных программ, в том числе корпоративной. Раньше информа-цию о состоянии счёта они могли получить лично в филиале фонда либо по почте. «БЛАГОСОСТОЯНИЕ» – клиентоориенти-рованный фонд. Ежегодно мы рассылаем по почте нашим клиентам уведомления о состоянии их счетов. К сожалению, неко-торые адресаты эту информацию не могут получить – кто-то снимает квартиру в дру-гом месте, кто-то уехал в длительную ко-мандировку, кто-то не заглянул в почтовый ящик, – говорит Татьяна Коваленко, заме-ститель исполнительного директора НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ». – Мы же нацелены на максимальную открытость во взаимоотно-шениях с клиентом. Благодаря внедрению сервиса «Личный кабинет» теперь каждый наш клиент сможет посмотреть состояние счёта в удобное для него время».

Вернули половину

За 6 месяцев текущего года в результате хи-щений Северо-Кавказской магистрали при-чинён ущерб на сумму более 1,9 млн руб. Однако благодаря действиям сотрудников ведомственной охраны и транспортной по-лиции возмещённый ущерб составил около 1 млн руб. Также за истекшие полгода за-фиксировано 102 случая несанкциониро-ванного вмешательства в работу дороги (за аналогичный период 2010-го было 63). Зарегистрировано 5 подрывов и 61 случай разоборудования путей и устройств сигна-лизации, централизации и блокировки.

Доставят до места службы

В нынешнем году около 10 тыс. призывни-ков отправятся к местам службы с вокзалов и станций Пензенского региона Куйбышев-ской дороги. За время весенне-летнего при-зыва со станций Пенза-1, Саранск и Руза-евка уехали 4930 новобранцев. Планируется, что в осенний призыв с вок-залов региона к местам несения службы отправятся ещё 4500 солдат. Кроме призывников, железнодорожники Пензенского региона КбшЖД доставят к местам военной службы более 1000 вы-пускников учебного центра № 442 по подготовке младших специалистов Мини-стерства обороны для службы в ракетно-артиллерийском вооружении.

Остановлены ураганом

Мощный ураган парализовал железно-дорожное и автомобильное движение в Австралии. К западу от Сиднея дороги и рельсы завалили упавшие деревья. Стволы помяли вагоны двух пассажирских поездов и несколько машин. Жертв нет. Сообщается об одном пострадавшем.

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

УСЛУГА

Выбор для пассажира

Пригородная компания вводит ещё один коммерческий рейс



ФОТО: НАДЕЖДА ГОРБАЧЕВА

ОАО «КРАСПРИГОРОД» ЗАПУ-СТИЛО ЕЩЁ ОДНУ СКОРОСТНУЮ ЭЛЕКТРИЧКУ, ГДЕ ТАРИФЫ НЕ БУ-ДУТ РЕГУЛИРОВАТЬСЯ ГОСУДАР-СТВОМ.

Новые ускоренные электропое-зда повышенной комфортно-сти Красноярск – Черноречен-ская и Чернореченская – Бого-тол появятся в расписании по просьбами жителей городов Козулька, Ачинск и Боготол.

Как пояснил гендиректор ОАО «Краспригород» Пётр Овсянников, коммерческий по-езд станет альтернативой уже действующей на этом участке электричке. «Его преимущество в том, что он будет делать оста-новки не на всех станциях, а только на шести, – говорит Пётр Овсянников. – К примеру, если пассажиру нужно было из Бо-готола уехать в Красноярск, то ему приходилось тратить на до-рогу шесть часов. Сейчас он на скоростной электричке сможет добраться до краевого центра всего за четыре часа. Да ещё и с комфортом – в вагоне с мягкими креслами и биотуалетом».

Все затраты пригородная компания берёт на себя. «По-этому и цены за проезд мы бу-дем устанавливать сами. Это решение согласовано с орга-нами исполнительной власти

Поездка на электричке может стать короче и комфортнее

нашего региона и УФАС Крас-ноярского края», – отметил глава «Краспригорода». Плата за проезд в комфортабельном электропоезде будет взиматься не по зонам, как принято. Уста-новлена единая цена билета на проезд до всех станций от Крас-ноярска до Чернореченской и от Чернореченской до Бого-тола. То есть как в маршрут-ном такси – не важно, сколько остановок нужно проехать,

кресеньям предполагается два рейса – утром туда и вечером обратно. Но если будет необхо-димость, то составность и коли-чество рейсов увеличат. «Тем более что опыт у нас есть, – от-метил Пётр Овсянников. – Уже два месяца как работает такой же ускоренный электропоезд на маршруте Красноярск – Уяр – Иланская».

В компании поначалу опасе-лись, что этот маршрут будет

На скоростной электричке можно добраться до Красноярска всего

за четыре часа. Да ещё и с комфортом

цена за билет фиксированная. Так, билет от Красноярска до Чернореченской будет стоить 150 руб., в такую же сумму он обойдётся и для пассажиров, которые поедут от Чернореченской до Боготола. А единая цена билета от Красноярска до всех остановочных пунктов по-сле Чернореченской, включая Боготол, – 300 руб.

Пока четырёхвагонные элек-тропоезда будут ходить трижды в неделю: в пятницу вечером – из Красноярска в Боготол, в субботу утром – обратно, по вос-

убыточным. И пока в рабочие дни он и правда приносит 79 тыс. руб., это лишь половина нужной суммы. Но спрос есть, пассажиропоток набирает обо-роты. Наполняемость иланского экспресса в выходные – 100%.

– И в эти дни мы даже увели-чили составность поезда с четы-рёх до шести вагонов. Надеюсь, что такой же спрос будет и на новый скоростной маршрут, – отметил Пётр Овсянников.

Олесь Мизинко, сов. корр. «Гудка» Красноярск

Безопасность

Умное ограждение

Изобретение уральских учёных сделает переезды автоматическими

Недалеко от станции Мрамор-ская Свердловской дороги проходит опытная эксплуатация универсального устрой-ства ограждения переезда (УЗПУ).

В отличие от обычных УЗП, ко-торыми сегодня оборудованы переезды, эта защитная система позволит предупреждать водите-лей о приближающемся поезде и выставлять механические за-граждения в автоматическом режиме, без участия дежурного. «Пока это первое такое устрой-ство на сети. Ведётся опытная эксплуатация, проверяется ра-бота системы видеонаблюдения, датчиков», – рассказал на-чальник станции Мраморская Рафаэль Райманов.

При приближении поезда за-градительные элементы автома-тически поднимаются, но только если на переезде нет машин. Если по какой-то причине автомобиль остановился на путях ограждённого переезда, УЗПУ заблаговре-менно подаёт сигнал машинисту поезда. Система видеонаблюдения фиксирует ситуацию в зоне переезда и в режиме реального времени передаёт изображение

на монитор контролёру. С по-мощью сохранённой видеоза-писи можно будет отслеживать случаи нарушения ПДД и акты вандализма.

«Пока за работой УЗПУ сле-дят путейцы совместно с раз-работчиками. В дальнейшем, если устройство получит ши-рокое распространение, за не-сколькими переездами сможет следить один контролёр», – объ-яснил преимущества новинки заведующий лабораторией сис-тем безопасности переездов Уральского отделения ВНИИЖТа (разработчики системы) Влади-мир Гуревич.

Опытная эксплуатация закон-чится в будущем году. Между тем специалисты ВНИИЖТа от-мечают, что внедрение новой разработки на сети будет трудо-ёмким. «Менталитет водителей таков, что они не задумываясь выезжают на переезд даже под запрещающий сигнал светофора. Кроме того, всегда найдутся «до-бροжелатели», которые постара-ются сломать устройство», – се-тует Владимир Гуревич.

ВЕРА МОРОЗОВА, сов. корр. «Гудка» ЕКАТЕРИНБУРГ

Развитие

В комфортных условиях

Новое оборудование ускорит ремонт подвижного состава

На станции Московка За-падно-Сибирской дороги в сентябре запустят цех теку-щего отцепочного ремонта эксплуатации вагонного депо Входная.

Сейчас железнодорожники меняют колёсные пары и боко-вины вагонов на открытом воз-духе. Недостатком такой работы главный инженер депо Максим Юдин назвал то, что люди и тех-ника не защищены от сильного ветра и осадков. «Кроме того, мы арендовали бытовые помещения для отдыха наших работников на станции Московка у соседнего вагонного депо», – сказал он.

В новом цехе текущего отце-почного ремонта длиной 60 м и шириной 36 м будут все условия для работы и отдыха. В цехе ра-ботники депо будут защищены от дождя, снега и ветра. «Здесь будет расположен административно-

бытовой комплекс с современ-ными служебными помещени-ями, раздевалками, душевыми кабинами, комнатами для при-ёма пищи», – пояснил Максим Юдин.

Вагоноремонтный цех имеет два пути, на каждом из которых размещены по две позиции ре-монта. Цех будет оснащён всем необходимым технологическим оборудованием. На основе современных технологий его разработчики и изготавливают специалисты дорожного кон-структорского бюро. Произво-дительность оборудования будет гораздо выше существующего, поскольку им будет гораздо легче управлять. Если сейчас в депо ремонтируют около 40 вагонов в месяц, то в новом цехе их число доведут до 56.

АНАТОЛИЙ БОЛДЫРЕВ, сов. корр. «Гудка» Кемерово – Омск

Итоги

В победителях – Западно-Сибирская

В РЕЙТИНГЕ ПРЕДПРИЯТИЙ ПРИГОРОДНОГО КОМПЛЕКСА ЗА ШЕСТЬ МЕСЯЦЕВ ТЕКУЩЕГО ГОДА ПЕРВОЕ МЕСТО ЗАНЯЛА ЗАПАДНО-СИБИРСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА, КОТОРАЯ ЛИДИРУЕТ ПО ВСЕМ ПОКАЗАТЕЛЯМ, ОТРАЖАЮЩИМ КАЧЕСТВО ОБСЛУЖИВАНИЯ И БЕЗОПАСНОСТЬ ПассажиРОВ.

Всего по итогам шести меся-цев в рейтинге предприятий пригородного комплекса определилось пять лидеров: Западно-Сибирская, При-волжская, Дальневосточная, Северо-Кавказская и Октяб-рская дороги.

Переместилась с пятого на второе место Приволжская до-рога – за счёт улучшения пока-зателей качества обслужива-ния пассажиров, в частности увеличения благодарностей. На третьем месте оказалась Дальневосточная магистраль, уступив одну позицию.

Северо-Кавказская дорога заняла четвёртое место (по-сле третьего места по итогам 5 месяцев) из-за сохранения разницы между доходами и расходами. Благодаря повы-шению уровня рентабельно-сти Октябрьская дорога пере-местилась с шестой позиции на пятую. Последние места рейтинга разделили между собой Московская, Калинин-градская, Красноярская и Байкальская дороги, что

почти соответствует картине прошлых месяцев. Несмотря на то, что Московская дорога осталась по показателям на том же уровне, её снижение в рейтинге (с 12-го на 13-е ме-сто) обусловлено взлётом на пять позиций Куйбышевской железной дороги, бывшей аут-сайдером.

За показатель «уровень рен-табельности продаж с учётом компенсаций» Московская, Восточно-Сибирская и Забай-кальская дороги получили 0 баллов из-за отсутствия договора с ОАО «РЖД» на предоставление услуг по ис-пользованию инфраструктуры общего пользования. Красно-ярской дороге также постав-лено 0 баллов, поскольку ОАО «Краспригород» заключило договор на использование ин-фраструктуры только на по-лигоне Красноярской дороги, не включив его на полигоне Байкальской и Восточно-Сибирской дорог.

Для сдерживания роста та-рифов на пригородные пере-возки, снижения тарифной нагрузки на региональные пригородные пассажирские компании, а также для фор-мирования бюджетных обя-зательств субъектов Феде-рации принято решение об установлении в 2011 и 2012 годах льготных (понижаю-

щих) тарифов на услуги по использованию инфраструк-туры в пригородном сообще-нии. ОАО «РЖД» выделены субсидии в размере 25 млрд руб. на компенсацию потерь в доходах, которые возникают

в результате государствен-ного регулирования тарифов на услуги инфраструктуры в пригородном сообщении. Однако выделения субсидий из федерального бюджета не-достаточно для обеспечения

безубыточной работы приго-родного комплекса.

При этом ОАО «РЖД» со-вместно с пригородными компаниями проводит работу по внесению поправок в бюд-жеты регионов на 2011 год.

По словам главного специа-листа департамента пассажир-ских сообщений ОАО «РЖД» Елены Лониной, в рейтинге можно максимально набрать 100 баллов, из которых 36 – за три качественных показателя

и по 32 балла – за «уровень рентабельности продаж с учётом компенсаций» (один показатель) и использование подвижного состава (два по-казателя).

МАРЬЯНА БАЛАШКИНА

Рейтинг работы пригородного комплекса за 6 месяцев 2011 года

Использование подвижного состава				Качество обслуживания и безопасность пассажиров						Интегральный показатель экономической эффективности		Интегральное значение рейтинга, баллы	Место в рейтинге	
Населенность вагона в текущем месяце нарастающим итогом (чел./ваг.)		Производительность вагона в прошлом месяце нарастающим итогом (тыс. плат. пасс-км/ваг.)		Кол-во жалоб / кол-во отправленных пассажиров в текущем месяце нарастающим итогом, шт./10 млн чел.		Кол-во благодарностей / кол-во отправленных пассажиров в текущем месяце нарастающим итогом, шт./10 млн чел.		Кол-во случаев брака и отказов техсредств в текущем месяце нарастающим итогом, шт.		Уровень рентабельности продаж с учетом компенсаций, руб. финрезультата/руб. дохода				
ПривЖД	32,8	ВСЖД	811,0	ЗСЖД	17,6	СЖД	6,4	ЗСЖД	0,0	ОЖД	-0,25	ЗСЖД	79,05	1
ДВЖД	28,1	МЖД	782,8	ЗабЖД	43,7	КбшЖД	4,8	КрЖД	0,0	ЗСЖД	-0,72	ПривЖД	62,00	2
ЗСЖД	27,0	ПривЖД	767,4	ЮВЖД	44,6	ГЖД	2,6	СКЖД	0,0	СвЖД	-0,83	ДВЖД	61,85	3
ВСЖД	25,4	ЗСЖД	671,8	МЖД	57,2	ПривЖД	2,5	ЮВЖД	0,0	ГЖД	-0,90	СКЖД	56,11	4
СКЖД	24,8	КбшЖД	647,2	ДВЖД	63,5	ДВЖД	1,9	ВСЖД	1,0	ПривЖД	-0,99	ОЖД	54,00	5
КрЖД	24,6	ДВЖД	604,3	КЖД	67,5	ЮУЖД	1,7	ГЖД	1,0	ДВЖД	-1,73	СвЖД	53,65	6
КбшЖД	23,9	СКЖД	568,6	СЖД	78,8	ВСЖД	1,2	ДВЖД	1,0	СКЖД	-2,11	ЮВЖД	50,30	7
МЖД	20,8	ГЖД	552,3	ЮУЖД	81,0	ОЖД	0,9	ЗабЖД	1,0	ЮУЖД	-2,21	ГЖД	50,05	8
СЖД	20,5	СвЖД	517,8	СвЖД	81,6	СвЖД	0,8	ПривЖД	1,0	ЮВЖД	-2,22	КбшЖД	48,41	9
СвЖД	19,7	ОЖД	512,6	ВСЖД	82,0	СКЖД	0,6	КбшЖД	2,0	КбшЖД	-2,56	СЖД	47,16	10
ГЖД	19,3	КрЖД	492,2	СКЖД	82,7	ЗСЖД	0,5	КЖД	2,0	КЖД	-5,04	ЮУЖД	43,64	11
ОЖД	18,7	ЮУЖД	420,2	ОЖД	96,5	МЖД	0,1	ОЖД	2,0	СЖД	-5,68	ВСЖД	43,50	12
ЮВЖД	16,3	ЮВЖД	391,9	ПривЖД	113,6	ЗабЖД	0,0	СвЖД	2,0	ВСЖД	*	МЖД	42,88	13
ЗабЖД	16,0	СЖД	355,0	КрЖД	137,8	КЖД	0,0	СЖД	2,0	ЗабЖД	*	КЖД	37,03	14
КЖД	15,8	ЗабЖД	290,6	ГЖД	168,0	КрЖД	0,0	ЮУЖД	3,0	КрЖД	*	КрЖД	33,52	15
ЮУЖД	13,9	КЖД	237,8	КбшЖД	194,0	ЮВЖД	0,0	МЖД	11,0	МЖД	*	ЗабЖД	31,20	16

* Дороги, не заключившие хотя бы один из следующих договоров, получают минимальный балл по показателю уровня рентабельности: договор по услугам инфраструктуры, на ТР, ТО, КР, аренду локомотивов, услуг эксплуатации.

Нам с вами по пути!



Клиент ТрансКредитБанка – Скок Наталья Михайловна
Сигналист, стаж в ОАО «РЖД» 6 лет:

«От меня зависит безопасность людей – это очень большая ответственность»



ТрансКредитБанк
Банк, с которым по пути

Перспективы

Деньги на границе

Таможенные перемены надо использовать с выгодой

О том, как заработать на складах временного хранения, о новых ставках на оформление таможенного транзита и контрейлерных перевозках говорили на сетевой школе по таможенной деятельности, которая прошла в Иркутске.

Как отметили участники сетевой школы, изменения в таможенном законодательстве вынуждают скорректировать программу ОАО «РЖД» по развитию складов временного хранения (СВХ). По словам начальника Центра по таможенной деятельности ОАО «РЖД» Анатолия Филиппова, прежняя программа, разработанная ещё в 2007 году и рассчитанная до 2015-го, потеряла актуальность в связи с созданием Таможенного союза России, Казахстана и Белоруссии и переносом оформления процедуры таможенного транзита на его внешнюю границу. Поэтому в ближайшее время предстоит разработать, по сути, новую программу. Причём в четвёртом квартале она должна быть уже представлена на утверждение руководству компании.

«Нам предстоит более вдумчиво определить места поступления импортных грузов, ключевые станции, где они будут выгружаться, оформляться и храниться. Это нужно, чтобы понять, какие средства потребуются вкладывать в развитие сети складов временного хранения. Так что программу развития СВХ будем серьёзно пересматривать. Сейчас у нас имеется 23 склада», – сообщил Анатолий Филиппов.

По его словам, если раньше планировали развивать сеть СВХ, например, на границе с Казахстаном, то сейчас нужда в этом отпала – из этого государства поступает груз, который уже не под таможенным контролем. Но строительство СВХ продолжится, чтобы сделать условия для приёма и обработки импорта ещё более цивилизованными.

Кроме того, СВХ – это и возможность заработать. Особенно если учитывать, что ныне Центр по таможенной деятельности как оказание услуг по получению разрешения на таможенный транзит грузов и услуг, связанных с их временным хранением, должен заработать на 200 млн руб. больше, чем в 2010 году. Сделать же это, как признавали участники школы, в новых условиях стало значительно труднее.

«Казахстанский импорт на нашей дороге, например, составлял 40% всего объёма импорта, а сейчас это грузы для внутреннего потребления, на них не заработаешь. Вот и думаем, чем восполнить», – говорит начальник регионального отдела по таможенной деятельности Свердловской дороги Юрий Михрюков.

Между тем, как пояснил Анатолий Филиппов, способны пополнить копилку есть и сейчас. Так, разрабатывается проект программы размещения центров таможенного оформления на РЖД, которые будут обрабатывать и оформлять как импортные, так и экспортные грузы по заказам клиентов.

Кроме того, были разработаны и новые ставки сборов ОАО «РЖД» за оформление транзитных деклараций. Новая методика позволяет унифицировать ставки сборов за оформление таможенного транзита в железнодорожных пунктах пропуска и на припортовых станциях, которые сейчас различаются в 3,5 раза. Уже с 15 июля она станет единой.

«Ныне ставки за оформление таможенного транзита таковы: на сухопутных погранпереходах при перевозке грузов в вагонах – 1302 руб., в контейнерах – 1177, в морских пунктах пропуска соответственно – 4589 руб. и 4149. Такой разбор раздражал наших клиентов. Сейчас ситуация решено исправить: распоряжением президента компании утверждена еди-



Создание Таможенного союза упростит сотрудничество и принесёт прибыль

ная ставка 1890 руб.», – пояснил Анатолий Филиппов. Это поднимет уровень транзита, в первую очередь контейнеров.

Дополнительные объёмы перевозок, а значит, и доходы планируется обеспечить и контрейлерными перевозками по маршруту Хельсинки – Москва, который ОАО «РЖД» реализует совместно с железными дорогами Финляндии. Центром по таможенной деятельности во взаимодействии с ФТС России и региональными таможенными управлениями отрабатывается технология их таможенного оформления. Уже проведены две опытные перевозки с порожними платформами и полуприцепами, а 27 июля должна состояться третья, но теперь уже с коммерческим грузом.

«Для нас это дело новое. Когда границу пересекает автомобиль или поезд с контейнерами, тут всё понятно.

давно вышло постановление правительства о спецпунктах пропуска, через которые можно возить опасные грузы, но при этом не объявлены и не разработаны их перечни. А мы, пока не урегулируем этот вопрос, будем заложниками ситуации, ведь ряд грузов мы не сможем ввезти на территорию страны», – отметил Руслан Розанов.

Кроме того, по его словам, в ближайшее время вступит в действие новый приказ ФТС, который потребует от перевозчика решения проблемных вопросов, связанных с порядком размещения грузов на хранение, оформлением отчётности как на бумажном носителе, так и на электронном: «Всё это усложнит работу, поэтому мы предлагаем либо приостановить действие этого приказа, либо доработать его».

По мнению начальника Иркутского регионального отдела Центра по таможенной деятельности Олега Черепихина, приказ и в самом деле сейчас довольно затруднителен для исполнения. «Раньше мы отчитывались перед таможей раз в квартал. А сейчас предстоит де-

Казахстанский импорт составлял 40% всего ввозимого, а сейчас это грузы для внутреннего потребления, на них не заработаешь

А здесь совмещённая перевозка, и потому возникают вопросы, как проводить таможенное оформление, не будет ли препятствием пограничный пункт пропуска, потому была создана рабочая группа с участием ФТС», – сказал Анатолий Филиппов.

Немало времени участники школы посвятили и проблемам, которые возникают у железнодорожников при меняющейся нормативной базе таможенного законодательства. В этих условиях, считает начальник отдела организации работы СВХ Центра по таможенной деятельности Руслан Розанов, очень важно предварительное знакомство с нормативными документами, когда можно ещё что-то исправить. По действующему положению межведомственные согласования должны проходить за 10 дней, но к железнодорожникам проекты документов нередко приходят с опозданием, когда почти не остаётся времени на работу с ними.

«Наше мнение – экспертные заключения, конечно, учитываются. Но время на реакцию сокращается. Вот не-

лать это в режиме реального времени по электронным средствам связи. Для этого нужно закупить оборудование, программы, принять на работу специалистов. Всё это выливается в серьёзные временные и финансовые затраты», – пояснил Олег Черепихин.

Ещё одной темой стали задержки вагонов на погранпунктах. В прошлом году удалось добиться снижения задержанных на границе вагонов более чем на 15%, сократить и количество отцепленного подвижного состава. Но анализ отцепок показал, что почти половина их происходит из-за ожидания телеграмм ЦФТО, подтверждающих оплату за транзит. Тем не менее в прошлом году здесь наметилась положительная динамика, и количество вагонов, задержанных по этой причине, снизилось на 11% по сравнению с 2009 годом. Такая тенденция должна быть сохранена.

СЕРГЕЙ КЕЗ,
СОБ. КОРР. «ГУДКА»
Иркутск

Машиностроение

Железное подспорье

Интеллектуальный электровоз поможет машинисту



На Новочеркасском электро-возостроительном заводе (НЭВЗ), входящем в состав ЗАО «Трансмашхолдинг», завершили работу над пассажирским электровозом переменного тока ЭП1М-700, который оборудован универсальной системой автоведения, позволяющей машинисту при необходимости вести локомотив без помощника.

Помимо этого, электровоз серии ЭП1М оснащён модульной кабиной машиниста, которая отвечает современным нормам безопасности и требованиям эргономики. Для создания комфортных условий труда для локомотивной бригады в кабине предусмотрена система микроклимата. Электрообогревом оборудованы как лобовые, так и боковые стекла.

Благодаря универсальной системе автоведения USABIT, применённой в конструкции локомотивов этой серии, машинист может вести поезд по заданному режиму с учётом параметров путевой структуры, что облегчает его работу.

По словам инженера ООО «АВП-Технология» Дмитрия Волковского, для поездки достаточно ввести ключевые данные: свою фамилию, табельный номер, вес поезда и количество осей, а также параметры работы локомотива, и система сама проведёт поезд.

Локомотивной бригаде при этом необходимо следить за состоянием пути и контактной подвески, т.е. обеспечивать безопасность движения, а

также контролировать работу локомотива. Также машинист должен вносить соответствующие изменения, если на участке вводится временное ограничение скорости.

Полигон работы электровозов серии ЭП1М большой, в настоящее время их успешно принимают на Северо-Кавказской, Юго-Восточной, Октябрьской, Забайкальской и Горьковской дорогах.

Как уже рассказывал «Гудок», локомотив ЭП1М был создан по заказу РЖД. Опытный образец изготовлен в 2006 году и стал модификацией выпускаемых НЭВЗом с 1999 года электровозов ЭП1, которых было построено более 370. Серийное же производство началось с апреля 2007 года.

С локомотива № 696 было изменено его цветовой оформление и принят дизайн, соответствующий корпоративному стилю компании. Если прежде основным цветом был голубой, то отныне преобладающими станут серый и красный.

По словам директора департамента по связям с общественностью ЗАО «Трансмашхолдинг» Артёма Леденева, эти локомотивы заменяют старые электровозы серии ЧС4, которые были приобретены в 1963–1972 годах. С начала текущего года было изготовлено 56 электровозов ЭП1М.

«Ещё 7 локомотивов этой серии НЭВЗ выпустит до конца текущего года. Юбилейный локомотив ЭП1М-700 поступит в депо Россошь на Юго-Восточную железную дорогу», – отметил он.

Марьяна Балашкина

Практика

Суть осталась

Реформирование не нарушило привычный ритм работы самого грузонапряжённого региона магистрали



Сергей Макаренко, заместитель начальника Запдно-Сибирской дороги по Кузбасскому региону

Обеспечить управляемость, не потерять клиента и сохранить кадры. О работе в условиях выстраиваемых вертикалей «Гудку» рассказал Сергей Макаренко.

– Сергей Иванович, что изменилось в результате перехода дороги на безотделенческую структуру?

– С переходом на безотделенческую структуру образовалось несколько дирекций. Во-первых, Дирекция по управлению движением, на базе которой сформированы центры организации железнодорожных станций на основе бывших подотделов в круп-

ных узлах на станциях Белово, Тайга, Новокузнецк. А в Кузбасском регионе – соответственно её отдел. Во вторых, Дирекция инфраструктуры. В-третьих, Дирекция тяги и Дирекция по ремонту тягового подвижного состава.

Для нас главное, что суть работы не изменилась. Начальник станции по-прежнему оперативно руководит всеми хозяйствами, расположенными на станции. Кроме того, он остаётся основным контактным лицом для грузоотправителей, администрации и владельцев подъездных путей. Важно и то, что в процессе реформирования ни одно структурное подразделение не ликвидировано. Они все лишь преобразованы и переподчинены. При этом на руководство линейных предприятий возложено больше прав и обязанностей. Это коснулось дистанций пути, электроснабжения, СЦБ, гражданских сооружений, а также вагонных эксплуатационных депо, которые вошли в состав Дирекции инфраструктуры. Координирует деятельность всех этих предприятий заместитель начальника дороги по Кузбасскому региону, то есть вчерашний начальник отделения.

Теперь о работе с грузоотправителями. Поначалу наши парт-



нёры беспокоились, что из-за отдалённости Новосибирска, где находятся основные дирекции и службы ЗСЖД, у них могут возникнуть проблемы, а железнодорожники не смогут уделить им достаточно внимания. Но, когда начали работать в условиях безотделенческой структуры, убедились, что ничего не изменилось в худшую сторону.

– Несколько лет большой проблемой в Кузбассе была нехватка полувагонов. Как сейчас обстоят дела?

– С начала нынешнего года Кузбасским регионом доро-

отправлено более 107 млн тонн грузов, что выше прошлогоднего уровня более чем на 2%. В 2011 году более технологично организована работа по подводу в Кузбасс порожних вагонов парка Первой грузовой компании техническими маршрутами обезличенным вагонопотоком. При этом мы распределяем вагоны под погрузку, исходя только из оперативной обстановки, состояния подвижного состава, наличия заявок грузоотправителей, ми-

нимизации порожнего прогребта и непроизводительного простаивания вагонов. Эти меры позволят нам избежать проблемы с полувагонами нынешним летом.

– Каковы планы и перспективы погрузки на этот год?

– Запланированная погрузка – 218 млн тонн. Это позволит перевезти дополнительно к уровню прошлого года 7,17 млн тонн. Надеемся увеличить в основном за счёт перевозки угля; планируемый рост дол-

жен составить 5,2 млн тонн. Эту задачу решим, если будем рационально использовать погрузочный ресурс.

– На фоне соседних компаний «Кузбасс-пригород» пока выглядит не так хорошо. Конечно, есть сообщения убыточные, но вот уже второй год не решается вопрос с электровозом повышенной комфортности Кемерово – Новосибирск. Как позаботиться о пригородных пассажирах?

– Пригородными перевозками в Кемеровской и Томской областях занимается ОАО «Кузбасс-пригород». Соответственно заказчикам выступают Кемеровская и Томская области. Отношения между пригородной компанией и Кузбассом начиная с 2008 года регулируются на основании госконтракта на оказание услуг по перевозке пассажиров в пригородном сообщении. А с Томским регионом – на основании договора «На организацию транспортного обслуживания на территории Томской области». В соответствии с этими документами утверждены все маршруты и периодичность курсирования каждого электровоза.

Что касается отмены скорого поезда Кемерово – Ново-

сибирск, то с 2008 по 2009 год пассажиропоток здесь очень снизился. При вместимости состава 380 человек его фактическая населённость составляла всего 90–100 пассажиров. Это, естественно, привело к увеличению убытков от курсирования «Экспресса». А поскольку данный вид перевозок относится к категории дальних и учитывая тот факт, что компенсация убытков в дальнейшем сообщении за счёт средств субъектов России не производится, а доходы не обеспечивают безубыточность курсирования, наша пригородная компания отменила движение этого поезда. Однако, несмотря на трудности, «Кузбасс-пригород» добавляет пригородные электровоза во время летнего сезона. С начала мая этого года мы уже дополнительно пустили 8 пар поездов в рабочие дни и 14 пар – в выходные. За два года за счёт средств ОАО «РЖД» пригородная компания пополнила парк шестью новыми электровозами серии ЭД4М. ОАО «Кузбасс-пригород» совместно с администрацией Кемеровской области постоянно проводит работу по снижению убытков от пригородных перевозок.

Беседовал Анатолий Болдырев

АКТУАЛЬНАЯ ТЕМА

Мелкий бес зла

Вандализм стал одной из примет нашего времени



ФОТО: АНДРЕЙ ГОЛОВИЧ

Сергей Ениколов, заведующий кафедрой криминальной психологии Московского государственного психолого-педагогического университета

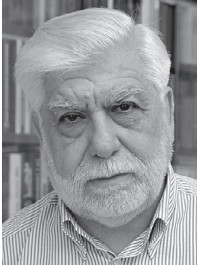


ФОТО: ТАТЬЯНА ПОРТАНКО

Почти каждый день приходят сообщения о разбитых стёклах в вагонах, изрезанных сиденьях или попытке что-нибудь украсть с железной дороги. Мало того что это наносит ущерб железнодорожному транспорту. Но вандалы создают прямую угрозу жизни людей, повреждая устройства связи и автоматики. Что толкает их на подобные действия? И как противостоять этому явлению?

«Мы когда едим, пакостим...»
– **Сергей Николаевич, чем привлекают вандалов железнодорожные магистрали?**
– Вандалы всегда стремятся туда, где есть возможность бесконтрольно произвести какое-либо разрушение. Железная дорога в этом смысле идеальное место. Постоянной охраны в той же электричке нет. И уж тем более её не может быть на всей многокилометровой сети дорог. Кроме того, сам фактор движения создаёт чувство безнаказанности. Вот они только что бросили камень в поезд, и он уже прошёл, не остановился. Никто не успел разглядеть их лиц. Но хочу подчеркнуть: вандализм есть во всём мире. Например, «Французские национальные железные дороги» несут от него ущерб \$14 млн в год.
– **Когда человек выворачивает ломом сиденье в вагоне, по сути, он совершает противоправное действие. Значит, в основе действий вандалов лежит тяга к преступлению?**
– Вандалу важно нанести урон чужой собственности. Специалисты до сих пор спорят: можно ли вандалов считать хулиганами? Ведь те тоже не склонны церемониться с чьим-то имуществом. Но что интересно... Солидные, успешные, вполне благопристойные люди, которые в подростковом возрасте хулиганили, любят вспомнить свои былые «подвиги»: как подрались, выбили окно в школе... И общество к этому относится довольно лояльно, как к этапу взросления, которому свойственна определённая дерзость. Те же, кто прошёл через вандализм, стараются об этом не говорить. Во всяком случае, я за свою многолетнюю работу психологом ни разу не встретил взрослого человека, который признался бы в этом. Потому что вандализм – это в основном выраженное зло. Как сказал герой Сологуба из «Мелкого беса» о своих посещениях гостей: «Мы всегда, когда едим, пакостим стены». Кто же захочет в этом признаваться?
– **А могли бы вы нарисовать портрет современного вандала?**
– Вандал-одиночка – это исключение. Как правило, подобные акты совершают подростки и молодые люди до 25 лет. Они объединены в группы. Девушки если и участвуют, то только в мелких операциях. Большую роль играет алкоголь, который снимает остатки торможения и страха. А среди мотивов преобладает потребность в самоутверждении. Один участник группы перед другим выставляется: я, дескать, вот это сломал, а ты? Они как бы соревнуются:

кто больше, кто изощрённее... Происходит некое самозаражение деструкцией. Сама специфика железной дороги такова, что она привлекает вандалов всех мастей: и кто занимается граффити, и кто кладёт камни на рельсы, и кто выворачивает сиденья...

Они никогда не платят
– **Взять, например, футбольных фанатов – они тоже, бывает, всё крушат на своём пути. Страшно потом смотреть на электричку, в которой они возвращаются после проигрыша.**
– В своё время от футбольного вандализма очень страдала Англия. Но она практически решила эту проблему. Были проведены фундаментальные исследования, а на их основе выработаны рекомендации, которые приняла Федерация футбола. Было чётко регламентировано всё, что происходит на трибунах стадиона. Так, рекламные щиты не должны закрывать зрителям первых рядов обзор футбольного поля настолько, чтобы тем в острые моменты матча нужно было приподниматься со своих мест. Ведь вслед за ними поднимутся волной и остальные ряды. И кто-то обязательно стукнет по затылку того, кто мешает ему видеть происходящее на поле. И начнётся цепная реакция выяснения отношений. Кроме того, за безопасностью на стадионах теперь следят наравне с полицейскими и представители болельщиков. Они разбираются с теми, кто ведёт себя агрессивно. Всё это стало возможным, потому что болельщикам помогли осознать: стадион их, он создан именно для них. И в их интересах сохранять там порядок.
– **Но на железной дороге тоже есть чёткие правила, и пассажир их обязан выполнять...**
– Я вот некоторые вандалы думаю иначе. Среди них есть и те, кто занимается повреждением ограждений терминалов и турникетов, чтобы проникнуть в электричку без билета. Сейчас появились даже молодёжные объединения, которые принципиально не платят за проезд в электропоездах. У них есть для этого свои тропы, обходные пути. Хотя, уверен, многие из них по своим финансовым возможностям вполне в состоянии купить билет. Как правило, это регулярные пользователи электрички. Уже поэтому они считают её своей. Для них характерно субъективное ощущение, что цены на железнодорожный транспорт несправедливо высоки. Такие люди – своеобразные борцы за права. Думаю, их задевает демонстрация буржуазности «Сапсана» – комфортные мягкие кресла, системы кондиционирования, душевые кабины. Они-то ездят в переполненных и не всегда чистых вагонах. Не случайно в связи с запуском высокоскоростного поезда только за один месяц произошло более 40 неприятных инцидентов. В «Сапсан» кидали камнями, подкладывали их на рельсы, стреляли из пневматического оружия. А один из задержанных сказал: он это делал, потому что его заработок не позволяет ему ездить на таком поезде.

Граффити – это самовыражение
– **Возможно, подобное поведение объясняется не только субъективным пониманием справедливости, но и агрессией, которая сейчас буквально переполняет общество?**
– Агрессия является лишь индикатором неблагополучия, личного и социального. Она в переизбытке там, где смещены все ценности и мнимые ценности занимают

Железной дороге недёшево обходятся такие художества

место истинных. Почему самый низкий в мире уровень вандализма в Швейцарии? Там чистота и порядок даже в маленьких городках. А всё потому, что в этой стране сохранились протестантские ценности, и не столько вера, сколько культ труда, уважения к нему, приобщения к малых лет. Надо сказать, что в царской России, да и в СССР, где культ труда был сильным, вандализм тоже не носил ярко выраженного характера. Всё изменилось после распада Союза. Вот информация для размышления: в 1992 году в поездах на Московской железной дороге было похищено 12360 мягких сидений, повреждено 73800 диванов, с сидений снято 251 тыс. кв. м обшивки и разбито 49800 кв. м стёкол. Это время, когда в стране начинает развиваться культ развлечений.
Между тем в США, где он очень высок, ежегодный ущерб от вандализма превышает \$1 млрд. Вслед за Америкой и мы безмерно полюбили веселиться. Включаешь телевизор, а там сплошные развлечения: «Дом-2», разного рода шоу, сериалы и вечера юмора, от которого уже не смешно. Смысл жизни в удовольствии, отдыхе – вот что транслирует обществу самая мощная идеологическая машина – телевидение. И молодёжь усваивает эти ценности с удо-

ствия. Закон об этом вступил в силу ещё в 2007 году. В нём определённые виды вандализма на железнодорожном транспорте приравняются даже к терроризму. Но праздновать победу не приходится. Только за пять месяцев этого года железным дорогам нанесён ущерб, который оценивается почти в 35,5 млн руб.
– Время от времени я пользуюсь электричкой. И не раз был свидетелем такой ситуации: входят два контролёра в вагон, чтобы проверить билеты, вместе с ними двое мужчин в железнодорожной форме. Видимо, их задача – предотвратить побег безбилетников. И обычно эти мужчины как бы не замечают «зайцев» и позволяют им благополучно перейти в другой вагон. Я думаю, с некоторыми из безбилетников просто опасно связываться. Это довольно агрессивные люди. Лучше, чтобы в контакт с ними вступали те, кто профессионально владеет приёмами самообороны. То есть полицейские. Наверное, если бы полицейский был в каждом вагоне, случаи вандализма в электричках резко бы уменьшились. Понятно, что сил у стражей порядка для этого не хватит.

Агрессия является лишь индикатором неблагополучия, личного и социального. Она в переизбытке там, где смещены все ценности и мнимые ценности занимают место истинных

вольствием. Многие подростки, которые попадались на вандализме, признаются, что делали это от скуки. Они не могли придумать другого развлечения. Жажда адреналина заставляет их прыгать с моста вниз головой, обвязавшись верёвкой, бегать во время движения поезда по крышам с одного вагона на другой...
– **Можно ли агрессию направить в здоровое русло?**
– Я бы выделил граффити. По существу, это потребность в творчестве. Талантливые граффитисты пишут настоящие картины. Сам видел, как убогое серое место назад провела с граффитистами, рисуящими на вагонах, совместную акцию. Им было разрешено расписать огромное число грузовых вагонов в обмен на то, что они перестанут разрисовывать пассажирские составы. В Испании между граффитистами и железнодорожниками существует жёсткая договорённость: не трогать белоснежные вагоны электричек.

Чистота спасёт мир
– **В нашей стране предусмотрено наказание за вандализм. Это и штрафы, и меры административного воздей-**

На Западе пошли своим путём. На транспорте там работает частная охрана. Например, в Австралии она патрулирует поезда и станции в вечернее время и до закрытия движения. В каждом поезде присутствуют два охранника. Это, конечно, дорого стоит. Но, видимо, оправдывает себя.
– **Какие меры против вандализма, на ваш взгляд, сработали бы в наших условиях?**
– Давно известно, что очень сложно поднять руку на новый красивый предмет. Вандалу тяжело нанести ущерб чистой, снаружи и внутри, электричке. Но стоит прочертить по стене линию, как сразу появится рядом другая. Это как татуировка. Сделал одну, и вот уже человека за этой паутинкой не разглядеть. Поэтому очень важно сохранять чистоту и красоту.
Но это, конечно, полумеры. А чтобы они были комплексными, нужно иметь полное представление, кто такие эти железнодорожные вандалы. По существу, размышляя об этом явлении, мы сейчас используем знания о молодёжной среде в целом. Непосредственное знакомство с вандалом происходит, если его удаётся задержать, что называется, с поличным. Но этого мало. С ним надо ещё работать специалистам, психологам. Нужно понять, что его привело на эту стезю. Тогда поймём, каким образом можно изменить его поведение.
Но поскольку в СССР вандализм не был развит, исследования этого явления не проводились. Сейчас этого не позволяет сделать финансирование научных учреждений. Уверен я и в том, что и железнодорожники не заказывали таких исследований специалистам. Иначе уже были бы найдены эффективные способы борьбы с вандализмом.

БЕСЕДОВАЛА НАТАЛЬЯ КУЗИНА

Вопрос дня

Как, на ваш взгляд, можно победить вандализм на железной дороге?

Людмила Нефедьева, начальник станции Ветлужская:
– Прежде наша станция страдала от вандализма. У нас небольшой рабочий посёлок, кто-то пересаживается – тут и автостанция есть рядом. Три года назад Ветлужскую решено было привести в образцовое технологическое и эстетическое состояние – на нашей дороге это означает присвоение статуса эталонного объекта. Реконструировали вокзальное здание, прилегающую территорию. Получилось самое красивое место в посёлке. И мы очень боялись, что в первые же дни многое может быть погромлено. И представьте – ничего подобного! Фонари, скамейки целы. Вот так люди отреагировали на то, что стало красиво и чисто. Может, именно так и бороться?

Алексей Покидько, и.о. заместителя начальника Центра оценки, мониторинга персонала и молодёжной политики Московской дороги:
– Ставить в каждом вагоне охранника с автоматом, который будет шугать вандалов, неэффективно. Надо придумывать другие способы. Например, направлять энергию молодёжи в позитивное русло. Вот в прошлом году мы договорились с легальными граффитистами и отдали им разрисовать стену рядом с Казанским вокзалом, предварительно получив разрешение у начальника МЖД. Я тогда полностью вник в эту субкультуру. Узнал, что граффитисты делятся на бомберов и лайтеров. Первым лишь бы нагадить, другие занимаются искусством. И студия «Саботаж» показала, что рисовать на заборах легально – красиво и безопасно. Правда, по последней информации, правительство Москвы хочет запретить любые настенные рисунки. Поэтому в этом году такую акцию мы не проводили.

Дмитрий Дзюбенко, директор филиала ЗАО «Железнодорожное рекламное агентство ЛАЙСА» (Ростов-на-Дону):
– По роду своей деятельности мне приходится регулярно сталкиваться с деятельностью вандалов. Постоянно срывается, портится реклама в электропоездах. Эта проблема обострилась в последнее время. Особенно огорчает, что в летний сезон, когда спрос на рекламные возможности электропоездов достигает своего пика, действия вандалов сводят на нет наши усилия. В результате мы теряем клиентов, несём убытки, причём не столько мы, сколько ОАО «РЖД».
Своими силами нам недавно удалось поймать вандала на месте преступления, но так как у нас нет необходимых полномочий, мы ограничились устным внушением. Для предотвращения подобных действий надо проводить регулярные совместные рейды с сотрудниками полиции и пойманных вандалов привлекать к ответственности. Возможно, эту ответственность стоит ужесточить.

Александр Непомнящий, оператор дефектоскопной тележки Дубининской дистанции пути:
– Конечно, можно оградить всю железнодорожную магистраль забором, повесить на каждом столбе видеокамеры и поставить возле каждой скамейки «человека с ружьём». Но это миллионные затраты. Нужно и в школах, и в семье родителям чаще общаться со своими детьми и объяснять им, что такая «маленькая шалость», как разрисовать вагон «смешными» граффити – это большой шаг к преступлению. За это уже можно понести и уголовную ответственность.
А то, что ты подложил на рельсы посторонний предмет или украл кабель из устройства связи, то это почти не отличается от действий террористов, поскольку тоже ставит под угрозу жизнь и безопасность пассажиров.

Александр Клоев, заместитель начальника по кадрам и социальным вопросам Болотнинской дистанции пути:
– Одной транспортной полиции справиться с вандалами затруднительно. Тут нужны усилия всех железнодорожников. А особенно я бы рассчитывал на помощь локомотивных бригад, которые, как говорится, на острие эксплуатационного процесса.
На Западно-Сибирской дороге когда-то особенно страдало южное направление от Новосибирска до Черепанова. Молодняк не только активно портил сигнализацию, автоматику, но и регулярно обстреливал камнями проходящие поезда. Случалось, что булыжники влетали и в кабину локомотива, а это уже далеко выходило за рамки дозволенного. Были приняты кардинальные меры. Зло практически удалось искоренить не только с помощью милицийских засад и облав, но и по оперативным сообщениям машинистов – о месте, количестве и приметах нападавших.

Мнения, публикуемые на этой странице, могут не совпадать с позицией редакции

Память

В списках не значились

Ярославский машинист ищет коллег, принявших первый гитлеровский удар



Леонид Чув посетил почти все памятные места Бреста, разыскивая следы железнодорожников, оборонявших его

Помощник машиниста локомотивного депо Ярославль-Главный Леонид Чув выясняет судьбу локомотивных бригад, отправленных из депо перед началом войны в район Бреста.

О том, что среди защитников Бреста могли быть ярославские машинисты, Леонид узнал недавно от ветеранов, когда собирал сведения об участии коллег в Великой Отечественной. Однако раскопать хоть какие-то данные о людях, посланных в Западную Белоруссию после подписания пакта Молотова – Риббентропа, оказалось совсем непросто.

«В архивах удалось найти телеграмму 1939 года, подписанную наркомом путей сообщения Лазарем Кагановичем: «В связи с производственной необходимостью откомандировать в западные районы Беларуси и Украины десять локомотивных бригад на постоянное место работы», – рассказывает Леонид. – 30 молодых неженатых добровольцев уволились из депо и уехали, забрав все документы, никаких сведений о них, даже имён, не сохранилось».

Пока Леониду Чуву удалось установить имена троих: Георгий Панафидин, Сергей Устинов и Александр Миронов. О последнем рассказал один из ветеранов депо, вспомнивший, как ежегодно на 9 Мая выпивали за Победу. К столу подходили по фронтам – Первый Белорусский, Второй Белорусский... А Миронов всегда оставался в одиночестве, и персонально для него отдавали команду: «Партизаны, подойти к столу!» Оказывается, этот самый Миронов попал из Бреста в партизанский отряд, воевал в белорусских лесах до 1944 года. После чего вернулся в родное депо, освоил электровоз. Умер в начале 2000 года. А в первые дни войны он, скорее всего, был среди защитников Брестского вокзала.

За подробностями Леонид отправился из Ярославля в Брест.

«Имён командированных из Ярославля локомотивщиков белорусские железнодорожники тоже, к сожалению, пока не знают, – рассказал он, вернувшись из поездки. – Зато мы договорились объединить усилия в поиске недостающих звеньев этой истории, будем обмениваться данными. Белорусы пообещали поднять архивы».

Леонид Чув посетил почти все памятные места, связанные с обороной Бреста. И везде от имени российских железнодорожников возлагал цветы. Хранитель музея вокзала Брест-Центральный Савва Шпудейко рассказал коллеге, как железнодорожники вместе с бойцами 74-го штурмового авиаполка, пограничниками и работниками милиции сражались на вокзале.

Когда немцы прорвались к зданию, защитники укрылись в глубоких подвалах и несколько дней успешно отбивались – даже после того, как нападавшие затопили подвалы. Отстреливались, стоя по пояс в воде. Связи не было, и осаждённые даже не знали, что рядом, в Брестской крепости, сражаются около восьми тысяч советских солдат и офицеров. В одну из ночей уцелевшие выбрались на поверхность, сняли часовых и ушли в леса Белоруссии. А к осени добрались до Беловежской пушчи и влились в партизанский отряд.

«По ярославскому телевидению в «Вестях магистрали» рассказали о моей поездке в Брест, и в тот же вечер позвонила племянница машиниста Георгия Панафидина, о котором я ничего не знал, кроме имени, – радуется Леонид. – Судя по документам, которые она мне передала, Панафидин тоже выжил в первые дни войны и до 1944 года работал машинистом-инструктором в депо Ершово-Рязань-Уральской дороги, а затем был командирован в Киев. Здесь след обрывается. Теперь буду обращаться за помощью к украинским железнодорожникам».

Николай Порецкий, сов. корр. «Гудка» Ярославль

Личные финансы

Семейные ценности

Маги живут от зарплаты до зарплаты



ФОТО: СЕРГЕЙ ЗЮЛИЧЕВ

Главная ценность Евгения Маги – это его семья

На кухне ламинат положил так ровно, что пол смотрится как зеркало.

Однако работы в квартире ещё непочатый край.

– Потихоньку всё будем делать. Но кредит больше не возьмём. Тяжело отдавать, – говорит Анжелика. – Нам ещё повезло, что железная дорога частично оплачивает отдых детей своих работников. А то сыну пришлось бы лето проводить на даче у бабушки.

На самом деле это не дача, а просто домик в ближнем Подмоскowie. На дачу семья так пока и не заработала, нет у них и машины, хотя Евгений давно о ней мечтает.

Он окончил техническое училище и как в 1982 году пришёл в локомотивное депо имени Ильича, так тут и остался. Сейчас это депо Лобня. Почти 30 лет на одном месте трудится.

– Помощником машиниста я стал в 19 лет, – вспоминает Евгений. – Когда принёс свою первую зарплату – 180 руб. – родителям, те чуть в обморок не упали. Тогда отец, классный электрик-монтажник, получал 110 руб., а мать, лаборант, – всего 60 руб. Конечно, я был очень горд. Даже в 1991 году, когда экономическая ситуация в стране стремительно ухудшалась, я, всё тот же помощник машиниста, летел в Крым отдыхать с женой и детьми самолётом. В то время мы могли себе это позволить. А в 1995 году я, уже машинист, вёз семью к морю на поезде...

Евгений замолкает. И я знаю, что он недоговаривает: у моря они с женой давно не были, несколько лет уже не могут наскрести денег на поездку. Но без моря прожить можно, а вот как быть, если со здоровьем случится что-то? Несколько лет назад жене потребовалась платная операция. И встали они перед проблемой: где деньги взять? Хорошо, выручила мать-пенсионерка.

В депо Лобня иногда захакивает старый машинист, давно вышедший на пенсию. Он любит рассказывать, как в его бытность машинисты получали зарплату почти как министры – 400 руб.

она в среднем составила 3,5 тыс. Но эта надбавка исчезла так же неожиданно, как и появилась. И люди, мягко говоря, были разочарованы.

Его уже не раз посещала мысль: может, поискать работу, где платят больше? В 1997 году хотел даже уйти работать машинистом в метро. Там получал бы зарплату на треть больше. Тогда не пришлось бы брать кредиты. Хватило бы денег и на ремонт, и на отдых у моря...

– Я не жалею, что остался, – решительно говорит Евгений. И я вижу, как одобрительно кивнула головой жена. – Всё же с житейскими проблемами мы справляемся. Но ведь не только этим жив человек...

Мы понимаем: наш профессиональный век пришёлся на эпоху перемен, а она не обходится без потерь

– Конечно, обидно, что нынешний заработок несопоставим с тем, что был у старшего поколения, – говорит Евгений. – Но мы понимаем: наш профессиональный век пришёлся на эпоху перемен, а она никогда не обходится без потерь.

Некоторое время назад машинисты обрадовались неожиданному нововведению – плате за прерывность работы. Ведь ночной график складывается так: 6 часов работы с вечера, потом 3 часа отдыха и ещё 6 утренних часов. За такой крайне неудобный разорванный график они стали получать справедливую доплату. У Евгения

Всю свою трудовую жизнь он водит электрички. Его маршрут неизменен: курский ход, савёловский, белорусский. Самый тяжёлый – курский, движение там очень интенсивное. Но именно его Евгений больше всего любит. За 30 лет в память врезался каждый изгиб дороги, каждый пикет, что мелькает за стеклом кабины. А время, когда электричка должна подойти к станции, стал чувствовать так, словно оно стучит в мозг. Это уже не сопричастность дороге. Это суть выпавшей судьбы.

Наталья Кузина, спец. корр. «Гудка»

Колдоговор

Отремонтируют бесплатно

При увольнении по инвалидности кроме единовременного поощрения положены льготы



ФОТО: ПАВЕЛ ГОРБАЧЕВ

– Мне 54 года, стаж работы 35 лет. В настоящее время оформляю пенсию по инвалидности. Сохраняются ли за мной какие-то льготы, которыми пользуются железнодорожники, ушедшие на пенсию по возрасту и по состоянию здоровья? Александр Фролов

– Уважаемый Александр Васильевич!

При увольнении работников по собственному желанию из компании впервые в связи с уходом на пенсию независимо от возраста, в том числе по инвалидности 1-й и 2-й группы, в зависимости от стажа работы в компании (организациях федерального железнодорожного транспорта, имущество которых внесено в уставный капитал ОАО «РЖД») выплачивается единовременное поощрение за добросовестный труд (пункт 5.3.1 Коллективного договора РЖД на 2011–2013 годы).

Также в соответствии с пунктами 6.1, 6.2, 6.5 и 6.7 коллективного договора ли-

Всем пенсионерам компании полагается бесплатный проезд в поездах

цам, ушедшим на пенсию по инвалидности в связи с трудовым увечьем, профзаболеванием или иным возникшим не по вине работника повреждением здоровья, независимо от стажа работы предоставляется право бесплатного проезда по личным надобностям по разовому транспортному требованию в купейном вагоне поездов дальнего следования. Кроме того, они могут бесплатно ездить по годовому билету в поездах пригородного сообщения, пользоваться бесплатными медицинскими услугами в учреждениях здравоохранения ОАО «РЖД» и услугами по изготовлению и ремонту зубных протезов.

Вячеслав Батаев, первый заместитель начальника департамента социального развития ОАО «РЖД»

Память

Наши даты

120 лет назад 10 июля 1891 года. Родился Сергей Сыромятников (1891–1951), основоположник научного проектирования паровозов и создатель теории тепловых процессов, позволившей удвоить кпд паровых машин. Автор трудов по проектированию и тепловому расчёту паровозов.

55 лет назад 11 июля 1956 года. Образован Всесоюзный НИИ тепловозов и путевых машин в подмосковной Коломне. С 2001 года – Всероссийский научно-исследовательский и конструкторско-технологический институт подвижного состава.

135 лет назад 15 июля 1876 года. В Москве на пожертвования известного концессионера и строителя железных дорог Павла Дервиза построена Владимирская детская больница.

5 лет назад 19 июля 2006 года. Успешно завершился демонстрационный пробег контейнерного поезда с оборудованием для завода Тойота в Санкт-Петербурге. Поезд отправился из Находки 8 июля. Расстояние в 10047 км преодолел за 10 суток и 23 часа.



ФОТО: WWW.BELTA.ORG

ГЕНЕРАЛ-ДИРЕКТОР ТЯГИ СЕРГЕЙ СЫРОМЯТНИКОВ

5 лет назад 20 июля 2006 года. Новый морской паром «Балтийск» связал Калининградскую область с «большой» Россией и стал альтернативой сухопутному транзиту грузов через территорию Литвы.

5 лет назад 25 июля 2006 года. На Транссибе открыто движение по новому Лагар-Аульскому тоннелю протяжённостью 1278 м. Новый ход пробит в отрогах Хинганского хребта в 40 м. от старого тоннеля, который сооружён 90 лет назад. Время доставки грузов в направлении портов Дальнего Востока сократилось на 8–10 часов.

155 лет назад 26 июля 1856 года. Родился Вацлав Лопушинский (1856–1929), русский инженер-паровозник, исследователь работы подвижного состава, распределения нагрузок, разработчик технических проектов впоследствии широко распространённых паровозов серий О⁴, Э, а также Ц, Ш, Щ и Л.

180 лет назад 27 июля 1831 года. Родился Людвиг Нобель (1831–1888), шведский и российский инженер, изобретатель, предприниматель и меценат, старший брат и деловой партнёр Альфреда – учредителя Нобелевской премии. В 1882 году совместно с инженером Тернквистом приспособил нефтяную форсунку для сжигания мазута.

125 лет назад 28 июля 1886 года. Родился Иван Матросов (1886–1965), машинист, изобретатель, создатель нескольких систем высокоэффективных автоматических железнодорожных тормозов. С 1931 года тормоз Матросова устанавливался на грузовых вагонах и локомотивах. При сравнительно небольшой массе он отличался надёжностью и простотой управления.

Листал календарь Сергей Богатко

Воспитание

Правильные игры

Юные суперагенты узнают КОД безопасности

В лагере Юго-Восточной магистрали «Зелёный огонёк» за три недели из обычных детей делают агентов собственной безопасности. Корреспондент «Гудка» встретился не только с ними, но и с тренерами, которые учат безопасному поведению в обществе, на природе и даже в социальных сетях.

Как протекают будни в детском оздоровительном лагере, я до сих пор не знал – не довелось мне в детстве отдыхать в лагерях. Правда, ожиданий, что увижу в «Зелёном огоньке» ужасы наподобие показанных в фильме «Добро пожаловать, или Посторонний вход воспрещён», не было. Но предположений было много. Реальность, как всегда, оказалась интереснее.

«Программа «Путь твоей безопасности» работает в семи лагерях на сети. Дети учатся и одновременно играют в агентов. На месте инструкторы расскажут подробнее», – даёт вводную начальник сектора реализации молодёжных оздоровительных программ Юго-Восточной дирекции социальной сферы Лариса Кончакова.

Выдвигаюсь в «Зелёный огонёк». Встречные дети все в синих футболках с надписью «Путь твоей безопасности» и с развесёлым колобком на груди. Кто-то играет в волейбол, кто-то рисует. В беседах попадают группы ребятишек с папками. Как позже выясняется, они решают задания миссии и заполняют шифровки. Меня берут в оборот старший тренер Ольга Короткова и ректор Академии собственной безопасности Светлана Калимуллина. «Как раз сейчас занятия идут. Идём посмотрим, как съёмки идут», – приглашают дамы.

Неподалёку дети снимают видеоролик. Мальчик и девочка ведут беседу, жестикуют. Подходим ближе, что-то не так... Слов не слышно! Только жесты. И губы шевелятся. Дуближ будет позже.

«Дети сами делают маленькие фильмы по безопасному поведению, сценарии пишут и играют. Скоро вот этот смонтировать пойдут», – объясняет Ольга Короткова.

Неподалёку в спортзале другие ребята под дружный отсчёт до пяти разбегаются кто куда. Я сразу не понимаю, в чём суть. Потом замечаю маленькие таблички, которые хватают беглецы.

«Тут мы учим, что незнакомца нельзя подпускать ближе двух метров и, если он представляет угрозу, не общаться с ним дольше пяти секунд, а бежать в безопасное место», – снова разъясняет Короткова.

Тут уж и я вижу, что на табличках написаны спасительные слова: «школа», «магазин», «мама и папа». Дети за пять секунд выбирают, куда бежать.

Мы понимаем, что лучше всего запоминается ребёнком то, что им усвоено на практике, поэтому теоретические знания дети получают в игре: находят в лабиринте универсальный код безопасности, с помощью навигаторов опреде-



ФОТО: ЛАРИСА КОНЧАКОВА

ляют местонахождение тайников «ордена следопытов», раскрывающих правила безопасного леса, вместе с героями компьютерной игры устраняют причины пожаров», – говорит один из разработчиков образовательного программног модуля «Путь твоей безопасности» Наталья Дулесова.

Накладывать шины с помощью медицинских и подручных приспособлений, спасать и избежать опасности на воде, при пожаре – всему этому дети учатся буквально на ошупь. Если занятие проводит инструктор из МЧС, то он не только показывает, за что дернуть и куда нажать у огнетушителя, а позволяет попробовать. Дети сами проделывают необходимые манипуляции и с неимоверным удовольствием выпускают белые клубы пены.

То же самое и с искусственным дыханием. Тут у них самый любимый инструктор Стёпа – кукла, на которой отрабатываются все приёмы.

Формула поведения для каждого ребёнка из лагеря «Зелёный огонёк» проста – это КОД. Расшифровывается как «Контролируй обстановку. Оцени риск. Действуй правильно и быстро».

Воспитанники «Зелёного огонька» всё изучают на практике

Но меня больше всего привлёк блок программы, касающийся безопасного поведения в Интернете. Этот раздел ведёт специально приглашённый психолог Евгений Сарапулов. «У меня четверо детей, и меня заботит их безопасность в Сети. Ну а то, что я сам активный блогер, позволяет работать с материалом, который интересен детям, с которым они каждый день имеют дело», – говорит он.

Признавая то, что ограничить доступ интересующегося ребёнка в Сеть нереально, он делает акцент на умении правильно оценивать и реагировать на информацию в Сети.

«Учимся распознавать и избегать маньяков, которые, общаясь в чатах, могут напрашиваться на встречу. Прививаем сетевую вежливость. Дети должны понимать, что не надо оскорблять в ответ того, кто обругал твоё фото. Лучше пойти погулять с друзьями, то есть справиться с виртуальными неприятностями с помощью реальной жизни», – утверждает Евгений Сарапулов.

Кстати, именно он, по мнению детей, самый весёлый инструктор.

«Он учит нас, как правильно общаться, показывает, как может быть неприятно человеку, если его преследуют. Недавно демонстрировал, насколько знаменитостям бывает противно от вспышек. Ослеплял нас фотоаппаратом. Действительно неприятно. А раньше казалось нормальным», – уверяют дети.

Мы с ребятами располагаемся поговорить на скамейке.

– Тут всё самим попробовать можно. Каждый сам попробует всё, интересно! – говорит Ольга Шелякина.

– Конечно, тут лучше, чем в школе, и лучше, чем дома сидеть у телевизора или компьютера, – отмечает другая собеседница Яна Полякова.

– И задания интересные. Есть трудные, конечно, но нет скучных. Все хотят в конце получить значки суперагентов, у нас вот уже совсем немного до этого осталось, – подводит итог будущий агент Ярослав Огнерубов.

СЕРГЕЙ МИХАЛЁВ,
СОБ. КОРР. «Гудка»
Воронеж

Инициатива

Квас не про нас

Кефир обещают не приравнивать к водке

Любой напиток крепостью 0,5 градуса будут считать алкогольным и запретят пить на улице.

Вчера Госдума приняла во втором чтении поправки в закон об обороте алкогольной продукции, формально приравнивающие квас и слабоалкогольные коктейли к крепким спиртным напиткам.

Новая редакция законопроекта значительно ужесточит правила ночной продажи алкоголя: запрет коснётся всей алкогольной продукции, к которой законопроект относит любые напитки крепче 0,5 градуса. К примеру, под действие запрета подпадают квас и кефир, ведь содержание этилового спирта в квасе составляет до 1,2%, а в кефире – до 0,5%.

Правда, в Росалкогольрегулировании заверили, что квас, кондитерские изделия и прочая пищевая продукция с содержанием спирта будут выведены из-под действия закона о производстве и обороте алкоголя. До того как изменения в законодательство вступят в силу, перечень и напитков, и продуктов-исключений будет утверждён.

Позицию ведомства подтвердил и помощник президента Аркадий Дворкович. «Сообщения



ФОТО: АЛЕКСЕЙ НИКОЛЬСКИЙ

о проблемах с продажей кваса – дезинформация. Правительство утвердит список неалкогольных напитков с содержанием спирта меньше 0,5%», – заявил он.

Главное, чтобы чиновники успели подготовить этот перечень вовремя, иначе в первый месяц после вступления нового закона в силу может начаться неразбериха.

Новый законопроект также расширяет перечень общественных мест, где запрещено распивать алкоголь. С бутылкой нельзя будет появляться во дворах жилых районов, подъездах, лифтах, на детских площад-

ках и в рекреационных зонах, в том числе в парках и на пляжах. Нарушителям грозит штраф от 100 до 500 руб.

«Ограничения не снизят потребление, – пояснил «Гудку» директор Центра исследований федерального и региональных рынков алкоголя (ЦИФРРА) Вадим Дробиз. – Через год люди забудут, что когда-то алкоголь можно было покупать круглосуточно. Но запрет на продажу уменьшит количество ночного хулиганства. Люди будут чаще пить дома, а это уже большой плюс».

МАРГАРИТА ВЕРХОВСКАЯ

Право

Дела малолетних – в одни руки

Преступления против детей будет расследовать Следственный комитет

Уголовными делами по сексуальным преступлениям в отношении несовершеннолетних будут заниматься не полицейские, а сотрудники Следственного комитета (СК). Смена полномочий двух ведомств должна повысить раскрываемость подобных правонарушений.

Соответствующие поправки в Уголовный кодекс уже вступили в силу. Продиктованы они высокой общественной опасностью, сложностью раскрытия преступлений сексуального характера и жуткой статистикой – за последние шесть лет число сексуальных преступлений против детей выросло в 26 раз, только в прошлом году, по данным Ростата, было совершено более 2,6 тыс. развратных действий в отношении малолетних.

Как считает член комитета Госдумы по вопросам семьи, женщин и детей Нина Останина, «переадресация», конечно, проблему педофилии не решит, но консолидация контроля в этой сфере в руках одного органа будет полезной. Сейчас, по данным аппарата уполномоченного при президенте по правам ребёнка, вопросами защиты детей в стране занимаются девятнадцать министерств и ведомств. «То же самое и с вопросами пре-



ФОТО: WWW.RUDOTVNEWS.RU

ступлений: ими занимается не одна структура. И будет вполне логично, если к полномочиям СК мы отнесём всё, что касается преступлений против детей. Это позволит иметь единую статистику по таким делам», – отметила депутат. Кроме того, по её оценке, в СК более квалифицированные специалисты, которые и должны заниматься «детскими» делами.

Председатель СК Александр Бастрыкин с момента назначения на пост настаивал на этом. «Дело в том, что полиция традиционно занимается более распространёнными правонарушениями: кражи, грабежи, разбой и наркотики, – проком-

ментировал это стремление председатель Межрегиональной ассоциации правозащитных организаций «Агора» Павел Чиков. – В общем потоке дел какого-нибудь рядового отделения полиции преступления сексуального характера встречаются даже не каждый год. Поэтому нет и навыков их раскрытия. В первую очередь полицейские делают акцент на заурядных делах, чтобы не портить планы по показателям и побыстрее передать их в суд». При передаче сексуальных преступлений в Следственный комитет, считает эксперт, они автоматически попадают под особый контроль и будут выделены из общего мас-

Досуг

Полезное хобби



ФОТО: ИТАР-ТАСС

Всероссийский фонд изучения общественного мнения (ВЦИОМ) провёл исследование и выяснил, что самое популярное хобби наших соотечественников – собирание грибов и ягод.

Им увлекается почти половина россиян (44%). На втором месте – рыбалка, которую любит четверть наших сограждан (25%). Травы собирают 8% опрошенных. «Охота остаётся «аристократическим» хобби, возможность и желание практиковать его есть только у 4% россиян», – рассказала «Гудку» эксперт ВЦИОМа Ольга Лепатова.

По её словам, рыбалка – главное хобби мужчин. Ею увлекаются 42% представителей сильного пола и только 10% женщин. В целом рыбная ловля особенно популярна среди россиян в возрасте от 25 до 44 лет (31–33%). Женщины, в свою очередь, предпочитают собирать грибы и ягоды (47%), а также травы (10% против 4% мужчин). Примечательно, что москвичи и петербуржцы занимаются собирательством (55%) даже чаще жителей других городов и сельской местности (в среднем 45%).

Между тем подобные увлечения не означают, что россияне исключительно активно проводят свой досуг. Многие собирают грибы и ягоды или ловят рыбу не чаще одного-двух раз в год.

По данным ВЦИОМа, 60% россиян в свободное от работы время смотрят телевизор. 46% занимаются домашним хозяйством и общаются с детьми, 42% просматривают газету или журнал, а 27% читают книги. 11% наших соотечественников всё свободное время проводят в Интернете, 9% ходят в театр, 8% – в кино, 5% – занимаются самообразованием.

«Телевизор давно уже не хобби, а жизненный фон, – убеждён руководитель отдела социологических исследований Института национального общественного проектирования Михаил Тарусин. – А хобби как раз должно отвлёкаться от повседневности».

По словам социолога, россияне любят ловить рыбу, собирать грибы и ягоды, потому что это практичные хобби. «Они не просто дают моральное удовлетворение, человек, занимаясь этим, видит реальный результат, получает настоящую вкусную пищу, – отметил Михаил Тарусин. – Это ещё и гордость за себя, и вклад в семейный бюджет».

МАРГАРИТА ВЕРХОВСКАЯ

сива, да и у следователей СК на них «набита рука». Кроме того, у СК, в отличие от полиции, есть больше полномочий для продления сроков рассмотрения дел, а для доказательства сексуальных преступлений проводится ряд экспертиз, например психиатрическая, что занимает очень много времени.

По мнению старшего советника Национального фонда защиты детей от жестокого обращения Сергея Борзова, законом о новых полномочиях СК государство придаёт более весомый статус преступлениям против малолетних, поэтому теперь педофилам будет сложнее уйти от ответственности. «Однако нужно не только карать, используя, например, как сейчас предлагают, химическую кастрацию, но и принимать меры для профилактики насильственных действий. Ведь для ребёнка это самое страшное, что с ним может случиться», – говорит он.

Примечательно, что и сам глава Следственного комитета выступает за химическую кастрацию педофилов, ссылаясь на опыт европейских стран, например Польши, которая недавно приняла такой закон. При этом само наказание за преступление не отменяется.

ЕЛЕНА КУДРЯВЦЕВА

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Мяч над сеткой

В Польше стартовал финальный турнир мужской волейбольной Мировой лиги, участником которого стала сборная России. Наши волейболисты уверенно прошли весь групповой турнир, потерпев лишь одно поражение. Уже под занавес предварительного этапа россияне в гостях уступили команде Болгарии. Впрочем, эта игра для российской сборной не имела никакого турнирного значения, так как подопечные Владимира Алекно заранее обеспечили себе место в восьмёрке команд, которые продолжат соперничать за награды Мировой лиги. На групповом этапе финального турнира сборная России сыграет с командами Кубы, США и Бразилии. Соперники, что и говорить, серьёзные. Сборная США – победительница Олимпиады в Пекине, сборная Бразилии – самая титулованная команда



У сборной России, в составе которой ряд ключевых мест занимают игроки «Локомотива», неплохие шансы на успех

мира последнего десятилетия. Так что нашим волейболистам придётся приложить максимум усилий для того, чтобы занять как минимум второе место в группе и пробиться в полуфинал. Впрочем, именно сборная России считается основным фаворитом «Финала восьми». Однако главный тренер нашей команды Владимир Алекно не склонен придавать этому значение, считая, что шансы на победу у всех примерно равны. Тем более что не очень удачно сыграли против тех же болгар основные игроки российской команды Максим Михайлов, Александр Волков, Денис Бирюков. Впрочем, есть и хорошие новости: накануне решающих матчей в строй вернулся самый высокий игрок сборной, блокирующий Дмитрий Мусэрский из «Локомотива-Белогорье». Неплохо взаимодействуют с партнёрами связующие Сергей Гранкин и Александр Бутко из новосибирского «Локомотива». И есть надежда, что сборная России, в 2002 году единственный раз выигравшая Мировую лигу, наконец-то повторит свой успех.

Дисциплины для Сочи

Исполком Международного олимпийского комитета включил в программу Олимпийских игр – 2014 в Сочи три новые дисциплины – слюупстайл во фристайле (прохождение трассы с исполнением акробатических прыжков на трамплинах, пирамидах, контруклонах, перилах, расположенных последовательно на всей трассе), слюупстайл в сноуборде и параллельный специальный слалом в сноуборде. В этих видах пройдут мужские и женские соревнования. Не так давно исполком МОК одобрил включение в программу Игр-2014 пяти дисциплин: женских прыжков на лыжах с трамплина, хаф-пайпа во фристайле, смешанной эстафеты в биатлоне, командных соревнований в санном спорте и фигурном катании. В итоге в Сочи будут разыграны 98 комплектов наград.

Девять золотых

Российские прыгуны в воду одержали девять побед на юниорском первенстве Европы по водным видам спорта. Всего на счету нашей команды 16 медалей – девять золотых, пять серебряных и две бронзовые. Сборная России немного опередила вошедших в первую тройку соперников из Украины (2-4-2) и Италии (2-0-5). В составе нашей команды особо отличились Мария Полуянова, которая победила в прыжках с метрового трамплина среди девушек и в прыжках с вышки среди юниорок, а также Игорь Мялин, первенствовавший на метровом трамплине и на вышке среди юношей. Сергей Жданов завоевал «золото» среди юниоров в индивидуальных прыжках с трёхметрового трамплина, был вторым в синхронных прыжках вместе с Максимом Попковым, а также в прыжках с метрового трамплина. Елена Черных стала первой среди девушек на трёхметровом трамплине в личном турнире и в синхроне с Ириной Тонниковой, а также второй на метровом трамплине.

Подготовил Роман Вишнёв

Итоги

Числом и чином

Лучшие атлеты клуба МИИТа готовятся выступить на Всемирной летней универсиаде в Пекине



ВМЕСТЕ С ЗАВЕРШЕНИЕМ ЭКЗАМЕНАЦИОННОЙ ПОРЫ В ГЛАВНОМ ТРАНСПОРТНОМ ВУЗЕ страны – Московском государственном университете путей сообщения (МИИТ) – закончился студенческий спортивный цикл. О том, какими успехами отметились в нём спортсмены и сборные вуза, «Гудку» рассказала начальник спортивного клуба МИИТа Фаина Романовна Сибгатулина.

– Итоги можно признать достойными. К примеру, в наших главных стартах – первенстве столичных вузов, которое проходит весь учебный год, мы заняли девятое место из 137 команд. – В каких видах ваши сборные были лучшими? – Первое общекомандное место мы завоевали в художественной и ритмической гимнастике, спортивной гимнастике (женщины), в пулевой стрельбе, фехтовании (женщины). Второе место – в спортивных танцах, фехтовании (мужчины), спортивной гимнастике (мужчины) и греко-римской борьбе. Третье – в боксе, мини-водном поло, дартсе, настольном теннисе (женщины) и подводном плавании. – В каких ещё соревнованиях участвовали ваши спортсмены? – Две наши сборные участвовали в чемпионате России среди студентов. Там женская команда по настольному теннису выиграла «золото», а сборная по эстетической гимнастике – «бронзу». Артур Шаханов (греко-римская борьба) выиграл «золото», аспирантка Джульетта Давтян – «бронзу» (самбо), а Сослан Эльтаров добыл медаль этого достоинства в вольной борьбе.

Сборная МИИТа по эстетической гимнастике. В центре – тренер команды, начальник клуба Фаина Сибгатулина

– В корпоративных турнирах вы участвуете?

– Да, в Спартакиаде транспортных вузов России. На первой из них, прошедшей два года назад, университет занял шестое место. На последней, состоявшейся в ноябре, мы стали бронзовыми призёрами. – Какими соревнованиями завершали цикл? – Нашим фирменным – Кубком ректора. Его розыгрыш по 16 видам спорта прохо-

димирович Нестеров (фехтование). Спортивной легендой вуза признан Владимир Костин, возглавлявший кафедру физического воспитания с 1965 по 1985 год. В этом году Владимиру Михайловичу исполнилось бы 80 лет. – В августе в Пекине начнётся Всемирная летняя универсиада. МИИТ на ней будет представлен? – У нас есть четыре канди-

Студенческому спорту страны

недостаёт поддержки, спортивных баз, участия в национальных сборных

дил весь учебный год. Обладателем Кубка восьмой раз подряд стала сборная Института управления и информационных технологий, где я возглавляю кафедру физического воспитания. На вторую ступеньку пьедестала почёта поднялась команда Института пути, строительства и сооружений, а на третью – Института транспортной техники и организации производства. Итоги учебного года подвели на традиционном спортивном празднике – «Спортивная слава МИИТа». На нём мы назвали победителей в индивидуальных номинациях. Лучшей спортсменкой года стала чемпионка Паралимпийских игр в Пекине по плаванию, чемпионка мира и Европы Олеся Владыкина. Лучшим спортсменом – Артур Шаханов, лучшей командой – сборная по пулевой стрельбе, лучшим тренером – Иван Вла-

ную России: Владимир Русев (бадминтон), Ольга Кочнева, Камила Гафурзянова (обе – фехтование) и Александр Фафашкин (спортивная гимнастика). Надеюсь, что все они не только поедут в Пекин, но и добьются там высоких результатов. Международное испытание нынешним летом предстоит и женской сборной по настольному теннису. В статусе победителя студенческого чемпионата страны в июле она примет участие в чемпионате Европы среди студентов в Португалии. – Насколько охотно ваши студенты посещают обычные занятия по физкультуре? – В основном они достаточно дисциплинированы. Ведь без зачётов по ОФП они не получат допуска к экзаменам. Поэтому к началу сессии нормы по общей физической подготовке они все сдают. Если же говорить о посещаемости в целом, то она

меня радует. Среди студентов, кстати, очень много юношей и девушек, которые не только не пропускают занятия по физкультуре, но и активно занимаются спортом в специализированных секциях.

– Какие из них самые популярные?

– Секции по волейболу, баскетболу, плаванию, боксу, дартсу, стрельбе, плаванию и мини-футболу.

– Каково состояние спортивных объектов МИИТа?

– Они на уровне. Главная спортивная инфраструктура вуза сосредоточена во Дворце спорта МИИТа. Там у нас бассейн, многофункциональный спортзал, где можно заниматься лёгкой атлетикой, два тренажёрных зала, игровой, залы для гимнастики, бокса, фехтования, тяжёлой атлетики. Есть там и тир. В перспективе есть планы построить рядом с Дворцом спорта открытые площадки для игровых видов, так как он уже не вмещает всех желающих. Современные спортивные объекты у нас есть и в студенческих общежитиях. На улице Космонавтов, в частности, два тренажёрных зала, один игровой, зал борьбы и аэробики.

– Скажите, а болевые точки, проблемы в работе начальника СК «МИИТ» есть?

– Да. Это возрастной характер тренерского состава клуба. Никаких профессиональных претензий у меня к ним нет. Но мне хотелось бы, чтобы в вуз приходили и молодые специалисты, их у нас пока немного. Из общения с коллегами знаю, что эта проблема у всех российских вузов.

Беседовал Владимир Суетин

Лёгкая атлетика

Набирая ход

Екатерина Мартынова одерживает одну победу за другой

Представительница Центрального спортивного клуба «Локомотив» Екатерина Мартынова стала победительницей престижного международного турнира «Мемориал братьев Знаменских», финишировав первой на дистанции 1500 м.

Мартынова в нынешнем летнем сезоне практически не проигрывает. Лишь на командном чемпионате Европы Екатерина финишировала второй. Остальные же старты она выиграла – две победы (800 м и 1500 м) на Кубке России, успех на «Кубке Вызова» и недавнем международном турнире в Швеции. И вот теперь – первое место на «Мемориале братьев Знаменских». Причём бежала Мартынова в весьма солидной компании и опередила зимнюю чемпионку Европы Елену Аржакову, кенийку Хелен Обири, украинку Наталью Тобиас и ещё одну россиянку Олеся Сырьеву.

При этом нужно отметить, что бег на «полуторку» получился не очень быстрым. На дистанции шла тактическая борьба, в которой больше остальных преуспела Мартынова. Она вышла в лидеры за 150 м до финиша и никому не позволила себя опередить. «Время я показала не самое быстрое, – призналась Мартынова. – Но на средних дистанциях часто на первое место выходит тактика. И сейчас был как раз такой случай. Бег получился очень медленным, особенно вначале. К счастью, на финише мне удалось всех опередить. Эти соревнования стали для меня хорошей тренировкой перед чемпионатом России».

Ещё одна представительница ЦСК «Локомотив» Юлия Кацура финишировала восьмой на дистанции 200 м. Да, не самый высокий результат. Но Кацура относительно недавно восстановилась после травмы и сейчас только набирает форму. Главное для неё – успешно выступить в конце июля на чемпионате России, по итогам которого будет сформирована команда для участия в чемпионате мира.

Из других результатов «Мемориала братьев Знаменских» стоит отметить победу на дистанции 800 м олимпийского чемпиона Афин Юрия Борзаковского, который финишировал с лучшим результатом сезона в Европе и, судя по всему, оправился от травм и набрал приличную форму. В прыжках в высоту успеха добился победитель Игр в Пекине Андрей Силунов.

Роман Вишнёв

Успех

Первый из точных

Павел Сухов выиграл турнир сильнейших по фехтованию на шпагах

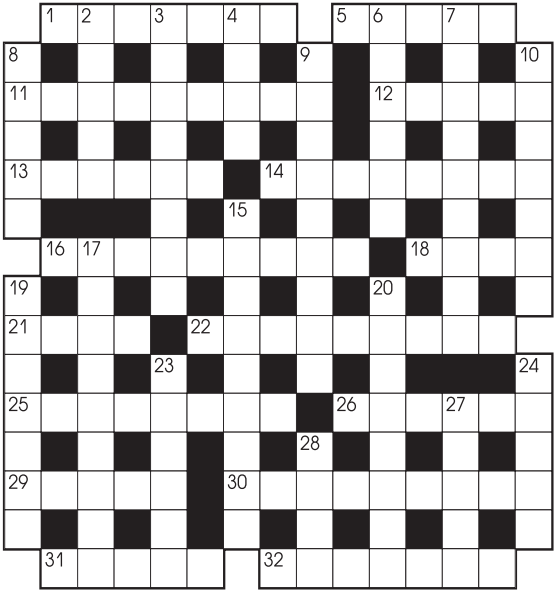
В финале турнира, который прошёл на подмосковной олимпийской базе «Озеро Круглое», Павел Сухов, выступающий за Центральный спортивный клуб «Локомотив», уверенно победил Сергея Ходоса.

Для Сухова этот успех на традиционном Турнире сильнейших не первый. Осенью прошлого года на таком же турнире Павел в финале одолел ветерана Олега Skorobogatova, который побеждал на чемпионате мира среди юниоров ещё в далёком 1990 году.

Турнир сильнейших стал заключительным этапом подготовки российских шпажистов к чемпионату Европы, который стартует 13 июля в английском Шеффилде. По итогам соревнований в Подмосковье тренерский штаб сборной России и принял окончательное решение о том, кто войдёт в состав нашей команды. Под первым номером будет выступать как раз Павел Сухов, который на данный момент объективно является лучшим шпажистом страны. И в мировом рейтинге он занимает шестое место.

Благодаря столь высокой позиции Павел фактически обеспечил себе право выступить на Олимпиаде в Лондоне. Впрочем, если Сухов добьётся успеха в Англии, то сможет подняться в рейтинге ещё выше. У Сухова уже есть опыт удачного выступления на чемпионате Европы. В прошлом году Павел стал бронзовым призёром этих соревнований. А в этом году представитель ЦСК «Локомотив» стал победителем командного турнира на молодёжном европейском первенстве. Так что теперь настало время побеждать и среди взрослых.

Виктор Романов



Ответы на кроссворд за 6 июля

ПО ГОРИЗОНТАЛИ:

- Жеребёнок.
- Хват.
- Доза.
- Ордер.
- Танцор.
- Апломб.
- Дог.
- Карпаты.
- Обелиск.
- Саксаул.
- Темнота.
- Ось.
- Линкор.
26. Стрела.
28. Арест.
29. Эпюд.
30. Июль.
31. Лейборист.

ПО ВЕРТИКАЛИ:

- Живец.
- Ротор.
- Банджо.
- Недра.
- Козёл.
- Наказание.
- Смеситель.
- Опахало.
- Предмет.
- Дышло.
- Гость.
22. Смерло.
24. Котёл.
25. Радий.
26. Стихи.
27. Рулет.