

2. | РЕЙТИНГ

Подведены итоги деятельности предприятий пригородного комплекса за шесть месяцев текущего года

4. | РАЗВИТИЕ

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

5. | ПРОБЛЕМА

Каковы причины возникновения вандализма, и каким образом можно избежать этого явления

6. | ПАМЯТЬ

Помощник машиниста Леонид Чуев выясняет 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
транспортная
газета

Выходит
с 23 декабря
1917 года

Тираж
149539
экземпляров

| От редакции

Сколько вешать в граммах?

Депутаты Госдумы приняли во втором чтении поправки в Закон «Об энергосбережении и о повышении энергoeffективности», 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 электросчёты, 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 «отвертесь» 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 включат 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 уделенным 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.

ПЕРЕВОЗКИ

Сложение параметров

ПЛАТА ЗА БАГАЖ БУДЕТ ЗАВИСЕТЬ НЕ ТОЛЬКО ОТ РАССТОЯНИЯ, НО И ОТ ВЕСА



Фото: СЕРГЕЙ РОДИОНОВ

ФСТ подготовила проект приказа, кардинально меняющего систему расчётов за погонные 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 погонные 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 учитут отдельно

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

Как пояснили в «Гудок» в ФПК, при среднем расстоянии перевозок 3,1 тыс. км и средней загрузке вагона 18 тонн в скромом 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 отправках 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 решла 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, обессоренным, 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 постоянноходить под угрозой штрафных санкций».

Сергей Плетнёв

Блиц

Комфортные новации

ДЕМИХОВСКИЙ ЗАВОД НАЧАЛ ВЫПУСК ЭЛЕКТРИЧЕК С УЛУЧШЕННЫМИ ПОТРЕБИТЕЛЬСКИМИ СВОЙСТВАМИ



Фото: СЕРГЕЙ ЗИНОВЬЕВ

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 различным управлением отоплением и охлаждением. Это позволяет в автоматическом режиме поддерживать заданную температуру в салонах вагонов.

– Почему всё это было внесено 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 скрепное 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 придётся особое значение. Спешка здесь лишь вредит.

– Скажутся ли все эти улучшения на стоимости поезда?

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

БЕСЕДОВАЛ
Владислав Кукреч

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 перевозок.

Трёхлетнее соглашение, подписанное вчера президентом ОАО «РЖД» Владимиром Якуниным и президентом Башкирии Рустэмом Хамитовым, предусматривает реконструкцию и модернизацию на паритетной 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-



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

Соглашение также предусматривает совместную работу РЖД и властей Башкирии

по техническому перевооружению, модернизации и внедрению новых средств контроля на переездах, а также ремонту и содержанию 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 компаний 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» смогут 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 выдаётся 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 информацию о состоянии счёта они могли получить лично в филиале фонда либо по почте.

«БЛАГОСОСТОЯНИЕ» – клиентоориентированный фонд. Ежегодно мы рассылаем по почте нашим клиентам уведомления о состоянии их счетов. К сожалению, некоторые адресаты эту информацию не могут получить – кто-то снимает квартиру в другом месте, кто-то уехал в длительную командировку, кто-то не заглянул в почтовый ящик, – говорит Татьяна Коваленко, заместитель исполнительного директора НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ». – Мы же нацелены на максимальную открытость во взаимоотношениях 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 хищений Северо-Кавказской магистрали причинён ущерб на сумму более 1,9 млн руб. Однако благодаря действиям сотрудников ведомственной охраны и транспортной полиции возмещённый ущерб составил около 1 млн руб. Также за истекшие полгода зафиксировано 102 случая несанкционированного вмешательства в работу дороги (за аналогичный период 2010-го было 63). Зарегистрировано 5 подрывов и 61 случай разбородования путей и устройств сигнализации, централизации и блокировки.

Доставят до места службы

В нынешнем году около 10 тыс. призывников отправляются к местам службы с вокзалов и станций Пензенского региона Куйбышевской дороги. За время весенне-летнего призыва со станций Пенза-1, Саранск и Рязань уехали 4930 новобранцев. Планируется, что в осенний призыв с вокзалов региона к местам несения службы отправятся ещё 4500 солдат.

Кроме призывников, железнодорожники Пензенского региона КБЖД доставят к местам военной службы более 1000 выпускников учебного центра № 442 по подготовке младших специалистов Министерства обороны для службы в ракетно-артиллерийском вооружении.

Остановлены ураганом

Мощный ураган парализовал железнодорожное 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

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 месяцев в рейтинге предприятий пригородного комплекса определилось пять лидеров: Западно-Сибирская, Приволжская, Дальневосточная, Северо-Кавказская и Октябрьская дороги.

Переместилась с пятого на второе место Приволжская дорога – за счёт улучшения показателей качества обслуживания пассажиров, в частности увеличения благодарностей. На третьем месте оказалась Дальневосточная магистраль, уступив одну позицию.

Северо-Кавказская дорога заняла четвёртое место (после третьего места по итогам 5 месяцев) из-за сохранения разницы между доходами и расходами. Благодаря повышению уровня рентабельности Октябрьская дорога переместилась с шестой позиции на пятую. Последние места рейтинга разделили между собой Московская, Калининградская, Краснодарская и Забайкальская 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 место) обусловлено взлётом на пять позиций Куйбышевской железной дороги, бывшей аутсайдером.

За показатель «уровень рентабельности продаж с учётом компенсаций» Московская, Восточно-Сибирская и Забайкальская дороги получили 0 баллов из-за отсутствия договора с ОАО «РЖД» на предоставление услуг по использованию инфраструктуры общего пользования. Краснодарской дороге также поставлено 0 баллов, поскольку ОАО «Краспригород» заключило договор на предоставление услуг по использованию инфраструктуры только на полигоне Краснодарской дороги, не заключив его на полигоне Забайкальской и Восточно-Сибирской дорог.

Для сдерживания роста тарифов на пригородные перевозки, снижения тарифной нагрузки на региональные пригородные пассажирские компании, а также для формирования бюджетных обязательств субъектов Федерации принято решение об установлении в 2011 и 2012 годах льготных (понижаю-

щих) тарифов на услуги по использованию инфраструктуры в пригородном сообщении. ОАО «РЖД» выделены субсидии в размере 25 млрд руб. на компенсацию потерь в доходах, которые возникают

в результате государственного регулирования тарифов на услуги инфраструктуры в пригородном сообщении. Однако выделения субсидий из федерального бюджета недостаточно для обеспечения

безубыточной работы пригородного комплекса.

При этом ОАО «РЖД» совместно с пригородными компаниями проводит работу по внесению поправок в бюджеты регионов на 2011 год.

По словам главного специалиста департамента пассажирских 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 показателя).

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 | Производительность вагона в прошлом месяце | Кол-во жалоб / кол-во отправленных пассажиров в текущем месяце | Кол-во благодарностей / кол-во отправленных пассажиров в текущем месяце | Кол-во случаев брака и отказов техсредств в текущем месяце | Уровень рентабельности продаж с учётом компенсаций, руб. финального результата / руб. дохода | | | | | | |
| ПривЖД | 32,8 | ВСЖД | 811,0 | ЗСЖД | 17,6 | СЖД | 6,4 | ЗСЖД | 0,0 | ОЖД | -0,25 |
| ДВЖД | 28,1 | МЖД | 782,8 | ЗабЖД | 43,7 | КбшЖД | 4,8 | КрЖД | 0,0 | ЗСЖД | -0,72 |
| ЗСЖД | 27,0 | ПривЖД | 767,4 | ЮВЖД | 44,6 | ГЖД | 2,6 | СКЖД | 0,0 | СвЖД | -0,83 |
| ВСЖД | 25,4 | ЗСЖД | 671,8 | МЖД | 57,2 | ПривЖД | 2,5 | ЮВЖД | 0,0 | ГЖД | -0,90 |
| СКЖД | 24,8 | КбшЖД | 647,2 | ДВЖД | 63,5 | ДВЖД | 1,9 | ВСЖД | 1,0 | ПривЖД | -0,99 |
| КрЖД | 24,6 | ДВЖД | 604,3 | ЮСЖД | 67,5 | ЮУЖД | 1,7 | ГЖД | 1,0 | ДВЖД | -1,73 |
| КбшЖД | 23,9 | СКЖД | 568,6 | СЖД | 78,8 | ВСЖД | 1,2 | ДВЖД | 1,0 | СКЖД | -2,11 |
| МЖД | 20,8 | ГЖД | 552,3 | ЮУЖД | 81,0 | ОЖД | 0,9 | ЗабЖД | 1,0 | ЮУЖД | -2,21 |
| СЖД | 20,5 | СвЖД | 517,8 | СвЖД | 81,6 | СвЖД | 0,8 | ПривЖД | 1,0 | ЮВЖД | -2,22 |
| СвЖД | 19,7 | ОЖД | 512,6 | ВСЖД | 82,0 | СКЖД | 0,6 | КбшЖД | 2,0 | СвЖД | -2,56 |
| ГЖД | 19,3 | КрЖД | 492,2 | СКЖД | 82,7 | ЗСЖД | 0,5 | ЮЖД | 2,0 | ЮУЖД | -5,04 |
| ОЖД | 18,7 | ЮУЖД | 420,2 | ОЖД | 96,5 | МЖД | 0,1 | СКЖД | 2,0 | ВСЖД | -5,68 |
| ЮВЖД | 16,3 | ЮВЖД | 391,9 | ПривЖД | 113,6 | ЗабЖД | 0,0 | СвЖД | 2,0 | МЖД | 42,88 |
| ЗабЖД | 16,0 | СЖД | 355,0 | КрЖД | 137,8 | КЖД | 0,0 | СЖД | 2,0 | КрЖД | 37,03 |
| КЖД | 15,8 | ЗабЖД | 290,6 | ГЖД | 168,0 | КрЖД | 0,0 | ЮУЖД | 3,0 | КрЖД | 33,52 |
| ЮУЖД | 13,9 | ЮЖД | 237,8 | КбшЖД | 194,0 | ЮВЖД | 0,0 | МЖД | 11,0 | ЗабЖД | 31,20 |

* 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.

Услуга

Выбор для пассажира

ПРИГОРОДНАЯ КОМПАНИЯ
ВВОДИТ ЕЩЁ ОДИН КОММЕРЧЕСКИЙ РЕЙС



ОАО «Краспригород» запустило ещё одну скоростную электричку, где тарифы не будут регулироваться государством.

Поездка на электричке может стать короче и комфортнее

нашего региона и УФАС Красноярского края», – отметил глава «Краспригорода». Плата за проезд в комфортабельном электропоезде будет взиматься не по зонам, как принято. Установлена единая цена билета на проезд до всех станций от Красноярска до Чернореченской и от Чернореченской до Боготола. То есть как в маршрутном такси – не важно, сколько остановок нужно проехать,

кресеням предполагается два рейса – утром туда и вечером обратно. Но если будет необходимость, то составность и количество рейсов увеличат. «Тем более что опыт у нас есть, – отметил Пётр Овсянников. – Уже два месяца как работает такой же ускоренный электропоезд на маршруте Красноярск – Уэр – Иланск». В компании поначалу опасались, 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 после Чернореченской, включая Боготол, – 300 руб.

Пока четырёхвагонные электропоезда 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 обороты. Наполняемость иланского экспресса в выходные – 100%.

– И эти дни мы даже увеличим составность поезда с четырёх до шести вагонов. Надеюсь, что такой же спрос будет и на новый скоростной маршрут, – отметил Пётр Овсянников.

Олеся Мизинко, соб. корр. «Гудка» Красноярск

Безопасность

Умное заграждение

ИЗОБРЕТЕНИЕ УРАЛЬСКИХ УЧЁНЫХ СДЕЛАЕТ ПЕРЕЕЗДЫ АВТОМАТИЧЕСКИМИ

Недалеко от станции Мраморская Свердловской дороги проходит опытная эксплуатация универсального устройства заграждения переезда (УЗПУ).

На монитор контролёру. С помощью сохранённой видеозаписи можно будет отслеживать случаи нарушения ПДД и акты вандализма.

«Пока от работы УЗПУ следят путёвцы совместно с разработчиками. В дальнейшем, если устройство получит широкое распространение, за несколько переездов сможет следить один контролёр», – объяснил преимущества новинки заведующий лабораторией систем безопасности переездов Уральского отделения ВНИИЖТа (разработчики системы) Владимир Гуревич.

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 контейнерных 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 еще 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. Причем в четвертом 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 серьезно 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 приема и обработки импорта еще более цивилизованными.

Кроме того, СВХ – это и возможность заработать. Особенно если учитывать, что ныне Центр по таможенной деятельности за 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 призвали участники школы, в новых условиях стало значительно труднее.

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

Между тем, как пояснил Анатолий Филиппов, способы 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 пограничных пунктах при перевозке грузов в вагонах – 1302 руб., в контейнерах – 1177, в морских пунктах пропуска соответственно – 4589 руб. и 4149. Такой разброс раздражал наших клиентов. Сейчас ситуацию решено исправить: распоряжением президента компании утверждена еди-



Создание Таможенного союза упростит сотрудничество и принесет прибыль

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

Дополнительные объемы перевозок, а значит, и доходы планируется обеспечить и контейнерными перевозками по маршруту Хельсинки – Москва, который ОАО «РЖД» реализует совместно с железнодорожными 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 по-путицепами, 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 все понятно.

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

А здесь совместная 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 еще 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 остается времени на работу с ними.

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

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 отчетности 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 Черепахина, приказ и в самом деле сейчас довольно затруднителен для исполнения. «Раньше мы отчитывались перед таможней раз в квартал. А сейчас предстоит де-

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

Еще одной темой стали задержки вагонов на пограничных пунктах. В прошлом году удалось добиться снижения задержек 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



Фото: www.sibtransr.ru

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

Помимо этого, электровоз серии ЭП1М оснащен 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 автоворедения УСАВП, примененной в конструкции локомотивов этой серии, машинист может вести поезд по заданному режиму с учетом параметров путевой структуры, что облегчает его работу.

По словам инженера ОOO «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 проводит 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 применяют 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 выпускавшегося 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 цветовое 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 чешские 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 Ростов на Юго-Восточную железную дорогу», – отметил он.

Марьяна Балашкина

Практика

Суть осталась

РЕФОРМИРОВАНИЕ НЕ НАРУШИЛО ПРИВЫЧНЫЙ РИТМ РАБОТЫ САМОГО ГРУЗОНАПРЯЖЕННОГО РЕГИОНА МАГИСТРАЛИ

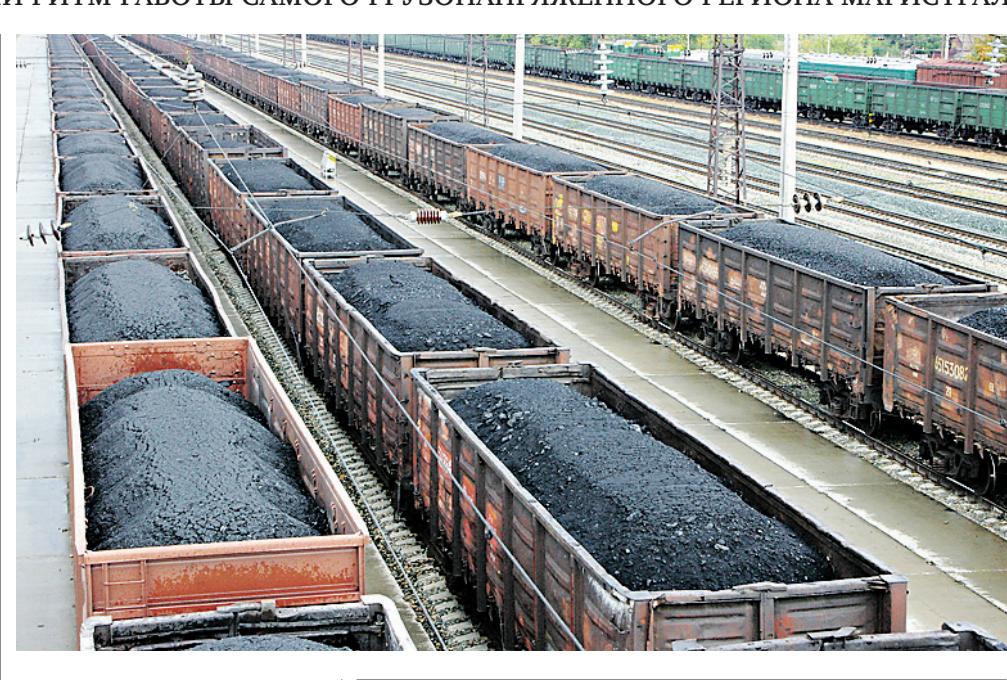


Сергей Макаренко,
заместитель
начальника
Западно-
Сибирской
дороги
по Кузбасскому
региону

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

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

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



Вагоны под погрузку распределяют, исходя из оперативной обстановки

нёры беспокоились, что из-за отдалённости Новосибирска, где находятся основные дирекции и службы ЗЖД, у них могут возникнуть проблемы, а железнодорожники не смогут уделять им достаточно внимания. Но, когда начали работать в условиях безотделенной 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 дороги

жен составить 5,2 млн тонн. Эту задачу решим, если будем рационально использовать по-грузочный 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 электропоездом повышенной комфортности Кемерово – Новосибирск. Как позаботиться о пригородных пассажирах?

– Пригородными перевозками в Кемеровской и Томской областях занимается ОАО «Кузбасс-пригород». Соответственно заказчиками 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 Томской областью – на основании договора «На организацию транспортного обслуживания в пригородном сообщении на территории Томской области». В соответствии с этими документами утверждены все маршруты и периодичность курсирования каждого электропоезда.

Что касается отмены скорого поезда Кемерово – Новосибирск, добавляет

Беседовал

Анатолий Болдырев

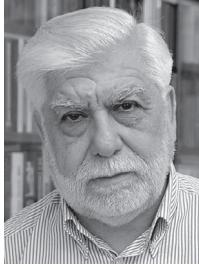
Актуальная тема

Мелкий бес зла

ВАНДАЛИЗМ СТАЛ ОДНОЙ ИЗ ПРИМЕТ НАШЕГО ВРЕМЕНИ



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



кто больше, кто изощрённее... Происходит некое самозарождение 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...

— А вот некоторые вандалы думают 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 трюки, обходные пути. Хотя, уверен, многие из них по своим финансовым возможностям вполне в состоянии купить билет. Как правило, это регулярные пользователи электричек. 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 буржуазии «Сапсан» — 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

Железнодорожное недешево 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 с малых лет. Надо сказать, что в царской России, да и в СССР, где кульп труда был сильным, вандализм тоже не носил ярко выраженного характера. Всё изменилось после распада Союза. Вот информация для размышлений: в 1992 году в поездах на Московской железной дороге было похищено 12360 мягких сидений, повреждено 73800 диванов, с сидений снято 251 тыс. кв. м обивки 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. Включаясь 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-

ствием. Закон об этом вступил в силу ещё в 2007 году. В нём определённые виды вандализма на железнодорожном транспорте приводятся даже к терроризму. Но праздновать победу не приходится. Только за пять месяцев этого года железнодорожным 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

властия. Многие подростки, которые попадались на вандализме, признаются, что делали это от скучи. Они не могли придумать другого развлечения. Жажда адреналина заставляет их прыгать с моста вниз головой, обвязавшись верёвкой, бегать во время движения поезда по крыши 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 под эстакадой они, разрисовав, сделали живым, красочным. Это и вандализм не назовёшь. А неталантливые художники от слова «худо» пачкают поезда матерными словами. Те же, кто пишет политические лозунги, не исключено, состоят на окладе у партии.

Сейчас многие муниципалитеты весьма успешно работают с граффитистами, проводят среди них конкурсы. Надо сказать, во всём мире отношение к неформальным художникам более мягкое, чем к другим вандалам. Например, Венгерская национальная железная дорога несколько лет назад провела с граффитистами, рисующими 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 воздействия

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 паутиной 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, размыщая 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 поймёшь, 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 в том, что и железнодорожники не заказывали таких исследований специалистам. Иначе уже были найдены эффективные способы борьбы с вандализмом.

Беседовала Наталья Кузина

Вопрос дня

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

Людмила Недеевева, 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 борются?

Алексей Покидко, 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 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 винил в эту субкультуру. Узнал, что граффитисты делятся на бомберов и лайтеров. Первым лишь бы нагадить, другие занимаются искусством. И студия «Сабатаж» 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 ЛАЙС» (Ростов-на-Дону):

— По роду своей деятельности мне приходится регулярно сталкиваться с деятельностью вандалов. Постоянно срываются, портятся рекламы 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 внушиением. 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 украд кабель из устройства связи, то это почти не отличается от действий террористов, поскольку тоже ставит под угрозу жизнь и безопасность пассажиров.

Александр Клюев, 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.

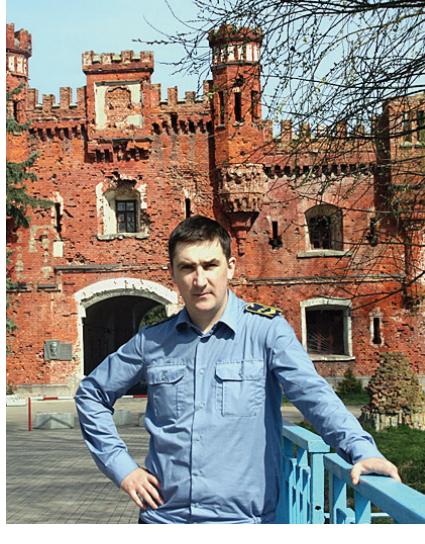
На Западно-Сибирской дороге когда-то особенно страдало южное направление от Новосибирска до Черепанова. Молодняк не только активно портил сигнализацию, автоматику, но и регулярно обстреливал камнями проходящие поезда. Случалось, что бульдозеры влетали в кабину локомотива, а это уже далеко выходило за рамки дозволенного. Были приняты кардинальные меры. Зло практически удалось искоренить не только с помощью милиционеров 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 Чуев посетил почти все памятные места Бреста, разыскивая следы железнодорожников, оборонявших его

Помощник машиниста локомотивного депо Ярославль-Главный Леонид Чуев 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 необходимости 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 Чуеву удалось установить имена троих: Георгий Панафидин, Сергей Устинов и Александр Миронов. О последнем рассказал один из ветеранов депо, вспомнивший, как ежегодно на 9 Мая выписывали за Победу. К столу подходили по фронтам – Первый Белорусский, Второй Белорусский... А Миронов всегда оставался в одиночестве, и персонально для него отдавали команду: «Партизаны, пошли 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.

«Имена 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 Чуев посетил почти все памятные места, связанные с обороной Бреста. И везде от имени российских железнодорожников возлагали 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 вокзale.

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 пущи и вились 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 Рязано-Уральской дороги, а затем был командирован в Киев. Здесь след обрывается. Теперь буду обращаться за помощью к украинским железнодорожникам».

Николай Порецкий,
сост. корр. «Гудка»
Ярославль

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

Личные финансы

Семейные ценности

МАГИ ЖИВУТ ОТ ЗАРПЛАТЫ ДО ЗАРПЛАТЫ

С высоты 12-го этажа, где квартира семьи Евгения Маги, открывается фантастический вид на московский микрорайон Солнцево: высотки, словно рыжие жирафы, высываются головы из зелёных кущ.

– Мне наш район напоминает родное Подмосковье, – говорит машинист локомотивного депо Лобня Евгений Мага. – Я родился в Звенигороде. Потом жил в Голицыне. Там и женился. В 1975 году мы с женой переехали в Солнцево. Семь лет назад нашу хрущёвку снесли, и мы получили замечательную трёхкомнатную квартиру.

Семейный стаж у Евгения и Анжелики – четверть века. Обом по 47 лет. Есть двое детей: дочь Надежда – с 24 года и сын Никита 14 лет.

– А кто в семье главный? – спрашиваю я. – Кто больше денег приносит?

– Больше всех у нас сейчас зарабатывает дочь. Она трудится в компании, занимающейся мобильной связью. Видимо, на практике главной и выдаёт нам в месяц 6 тыс. руб., – смеётся Евгений.

Евгений Мага – машинист первого класса. Анжелика принесла расчётный листок мужа: начислено за май 49744 руб. 78 коп.

– Это удачный месяц, – поясняет тот. – С полной выработкой нормы. Такое не всегда бывает в силу особенностей графика работы. «Чистая» зарплата выходит обычно от 43 до 45 тыс.

Для одиночного человека это неплохой заработка. Но для семьи в таком дорогом городе, как Москва, это жизнь, что называется, от зарплаты до зарплаты.

Анжелика – домохозяйка. Шесть лет назад они с мужем решили, что необходимо уделять больше внимания сыну, а значит, ей надо оставить работу. Дочь тоже живёт с ними, правда, она себя уже полностью обеспечивает. Но пытается вместе со всей семьёй. Те 6 тыс. руб., которые ежемесячно отдаёт родителям, идут на квартплату. И получается, что основной доход семьи составляет отцовская зарплата.

– В питании мы себя не ограничиваем, – говорит Анжелика. – Но продукты я покупаю только в магазинах экономкласса, а одежду приобретаем в основном на вешевом рынке. Отложить что-то на чёрный день – об этом даже не мечтаем.

За последние пять лет они были вынуждены взять три кредита. На один купили сыну компьютер, о котором он грезил во сне и наяву. Два других потратили на ремонт квартиры.

– В ней недоделок оказалось предостаточно, – рассказывает Евгений. – Пришлось покупать двери, красить потолки, клеить обои, а на кухне перестилать пол. Да и кое-что из мебели надо было поменять.

Я думаю, им бы и этих денег не хватило, если бы не золотые руки отца семейства. Практически все работы он выполнил сам.



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 взымёт. Тяжело отдавать, – говорит Анжелика. – Нам ещё повезло, что железнодорожная дорога частично оплачивает отдыч 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 Подмосковье. 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, то 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 отдохнуть 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 захаживает старый машинист, давно вышедший на пенсию. Он любит рассказывать, как в его бытность машинисты получали зарплату почти как министры – 400 руб.

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

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

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

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 отдыши у моря...

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

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.

Наталия Кузина,
спец. корр. «Гудка»

Колдоговор

Отремонтируют бесплатно

ПРИ УВОЛЬНЕНИИ ПО ИНВАЛИДНОСТИ КРОМЕ ЕДИНОВРЕМЕННОГО ПООЩРЕНИЯ ПОЛОЖЕНЫ ЛЬГОТЫ

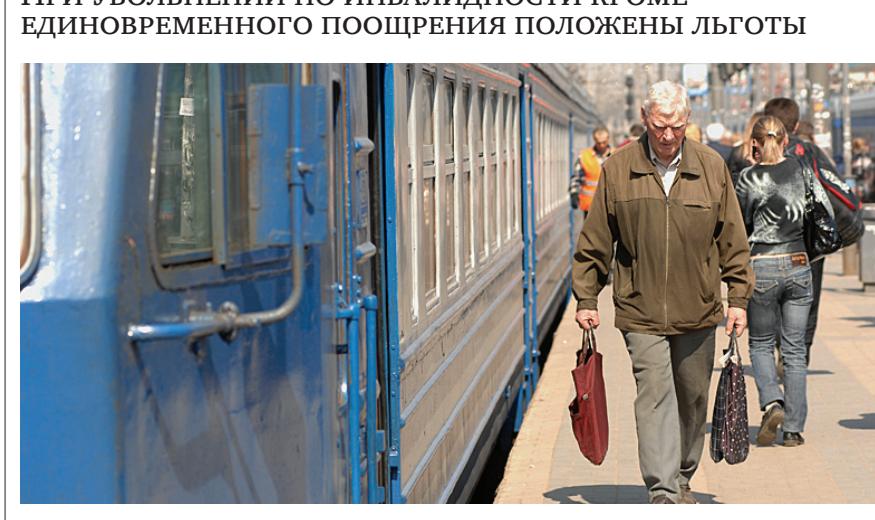


ФОТО: ГАВЕЛ ГОРКИЙ

ВСЕМ ПЕНСИОНЕРАМ КОМПАНИИ ПОЛАГАЕТСЯ БЕСПЛАТНЫЙ ПРОЕЗД В ПОЕЗДАХ

– 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 ходом на пенсию независимо от возраста, в том числе по инвалидности 1-й и 2-й группы, в зависимости от стажа работы в компании (организации) федерального железнодорожного транспорта, имущество которых внесено в уставный капитал ОАО «РЖД» выплачивается единовременное поощрение за добровольный 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-

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.

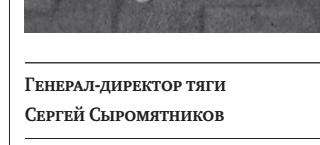


155 лет назад
26 июля 1856 года. Родился Вацлав Лопушинский (1856–1929), русский инженер-паровозник, исследователь работы подвижного состава, распределения нагрузок, разработчик технических проектов впоследствии широко распространённых паровозов серии О¹, Э, а также Ц, Ш, Щ и Л.

ФОТО: WWW.WIKIMEDIA.ORG

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.

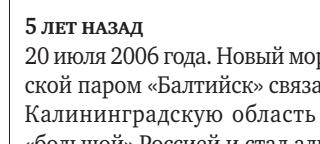


180 лет назад
27 июля 1831 года. Родился Людвиг Нобель (1831–1888), шведский и российский инженер, изобретатель, предприниматель и меценат, старший брат и деловой партнёр Альфреда – учредителя Нобелевской премии. В 1882 году совместно с инженером Тернквистом приспособил нефтяную форсунку для сжигания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

ФОТО: WWW.WIKIMEDIA.ORG

5 лет назад

20 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.



125 лет назад
28 июля 1886 года. Родился Иван Матросов (1886–1965), машинист, изобретатель, создатель нескольких систем высокоеффективных автоматических железнодорожных тормозов. С 1931 года тормоз Матросова устанавливается 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 Посторонним 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.

Выдвигаясь 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 беседках попадаются 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, жестикулируют. Подходим ближе, что-то не так... Слов не слышно! Только жесты. И губы шевелятся. Дубляж будет позже.

«Дети сами делают маленькие фильмы по безопасному поведению, сценарии пишут и играют. Скоро вот этот монтируют пойдёт», – 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-



Воспитанники «Зелёного огонька» всё изучают на практике

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

Накладывать шины с помощью медицинских и подручных приспособлений, спасать и избежать опасности на воде, при пожаре – всему этому дети учатся буквально на ощупь. 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».

Но меня больше всего привлек 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 напрощиваться на встречу. Прививаем сеть 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», – уверяет 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. Ослепил нас фотоаппаратом. Действительно неприятно. А раньше казалось нормальным», – уверяют дети.

Мы с ребятами располагаемся поговорить на скамейке.

– Тут всё самим попробовать можно. Каждый сам пробует 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 Михаилёв,
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



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 расливать 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 ночных хулиганства. Люди будут чаще пить дома, а это уже большой плюс».

Маргарита Верховская

ПРАВО

Дела малолетних – в одни руки

ПРЕСТУПЛЕНИЯ ПРОТИВ ДЕТЕЙ БУДУТ 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 Росстата, 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, проблема 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-



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», – отметил депутат. Кроме того, не её оценки, 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-

тирует это стремление председатель Межрегиональной ассоциации правоохранительных 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 плановые показатели 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-

ива, да и у следователей СК на них «набита рука». Кроме того, у СК, в отличие от полиции, есть большие полномочия 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 педофилям будет сложнее уйти от ответственности. «Однако нужно не только карать, использовать, 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

Досуг

Полезное хобби



Всероссийский фонд изучения общественного мнения (ВЦИОМ) провёл исследование и выяснил, что самое популярное хобби наших соотечественников – соревнования 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», – рассказал «Гудку» эксперт ВЦИОМ 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 газеты или журналы, 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 отвлекать от повседневности».

По словам социолога, россияне любят ловить рыбу, собирать грибы и ягоды, потому что это практические 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

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Мяч над сеткой

В Польше стартовал финальный турнир мужской волейбольной Мировой лиги, участники 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 пройтись 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 страйвернулся самый высокий игрок сборной, блокирующий Дмитрий Мусэрский из «Локомотива-Белогорье». Неплохо взаимодействуют с партнёрами связующие Сергей Гранкин и Александр Бутько 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 – слоупстайл во фристайле (прохождение трассы с исполнением акробатических прыжков на трамплинах, пирамидах, конструкциях, перилах, расположенных последовательно на всей трассе), слоупстайл в сноуборде и параллельный специальный слалом в сноуборде. В этих видах пройдут мужские и женские соревнования.

Не так давно исполнком МОК одобрил включение в программу Игр-2014 пяти дисциплин: женских прыжков на лыжах с трамплина, хаф-пайна 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 намного опередила вошедших в первую тройку соперников из Украины (2-4-2) и Италии (2-0-5). В состав 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 вышки 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 АТЛЕТИЫ 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, «Гудок» рассказала начальник спортивного клуба МИИТ Фаина Романовна Сибагатуллина.

– 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 – бокс, 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».

– 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 – бокс, 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».

– 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 – бокс, 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».

– 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 – бокс, 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».

– 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 – бокс, мини-водном поло, дартсе, настольном теннисе (женщины) и подводном плавании.

– 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 – бокс, мини-водном поло, дартсе, настольном теннисе (женщины) и подводном плавании.

– 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 – бокс, мини-водном поло, дартсе, настольном теннисе (женщины) и подводном плавании.

– 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 – бокс, мини-водном поло, дартсе, настольном теннисе (женщины) и подводном плавании.

– 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 – бокс, мини-водном поло, дартсе, настольном теннисе (женщины) и подводном плавании.

– 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 – бокс, мини-водном поло, дартсе, настольном теннисе (женщины) и подводном плавании.

– 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 – бокс, мини-водном поло, дартсе, настольном теннисе (женщины) и подводном плавании.

– 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 – бокс, мини-водном поло, дартсе, настольном теннисе (женщины) и подводном плавании.

– В каких видах ваши сборные были лучшими?

– Первое общекомандное место мы завоевали в художественной и ритмической гимнастике, спортивной гимнастике (женщ